



CES / TRANSPORTS (90)

LES PROBLEMES EN MATIERE DE TRANSPORT

A V I S

Luxembourg, le 19 décembre 1990

S O M M A I R E

	page:
<b>INTRODUCTION</b> .....	1
1. LES ANTECEDENTS .....	2
2. L'APPROCHE GENERALE .....	3
<b>LA DEMANDE DE TRANSPORT</b> .....	5
1. LES TRANSPORTS DE MARCHANDISES .....	6
2. LE TRANSPORT DE PERSONNES .....	8
21. Le transport individuel .....	8
22. Le transport en commun .....	8
<b>LES OBSERVATIONS ET LES PROPOSITIONS DU CONSEIL ECONOMIQUE ET SOCIAL CONCERNANT L'OFFRE DE TRANSPORT</b> ....	10
1. LES CHEMINS DE FER .....	11
2. L'INFRASTRUCTURE ROUTIERE .....	20
3. LA CIRCULATION DANS LA VILLE DE LUXEMBOURG ET LE TRANSPORT PUBLIC DE PERSONNES .....	21
4. LE TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES .....	22
5. LE TRANSPORT AERIEN .....	24
6. LE TRANSPORT PAR VOIE NAVIGABLE .....	24
<b>CONCLUSION</b> .....	27

**ANNEXE:** Rapport exhaustif complémentaire à l'avis.

I

I N T R O D U C T I O N

## I I N T R O D U C T I O N

---

### 1. LES ANTECEDENTS

- La saisine gouvernementale relative à cet avis date du 23 mars 1976.

Après un début prometteur - consécutif à un exposé introductif circonstancié du Ministre compétent, M. J. BARTHEL - les "hearings" organisés au niveau des différents modes de transport n'ont pas connu le succès escompté.

- D'autres études prenaient le pas, à tort ou à raison, sur cette saisine gouvernementale et ce ne fut que fin 1987 que les travaux ont été réactivés pour aboutir au présent avis qui, parti d'une optique purement budgétaire, a évolué vers une conception plus globale et plus circonstanciée du problème des transports.

## 2. L'APPROCHE GENERALE

- Le Conseil Economique et Social est conscient du fait que le secteur des transports est un des secteurs de base du tissu économique d'un pays et une des conditions nécessaires au fonctionnement d'une économie moderne. Ce constat est d'autant plus vrai que l'internationalisation croissante des échanges commerciaux a parallèlement repoussé plus loin les frontières des marchés conquis par les entreprises.

Aussi le développement d'une économie ouverte comme l'économie luxembourgeoise est-il intimement lié à l'efficacité du secteur des transports.

- Au Luxembourg, le secteur des transports intervient pour quelque 5% dans l'emploi total et sa contribution au PIB au coût des facteurs avoisine les 5% en 1988. En outre, 15% du total des dépenses budgétaires et extra-budgétaires annuelles sont consacrées à la fonction transport (postes et communications exclues), principalement pour le financement d'infrastructures, d'interventions financières et de compensation pour les obligations de service public.

Le Conseil Economique et Social ne méconnaît pas que le secteur des transports comporte des coûts sociaux et environnementaux qui peuvent se résumer comme suit:

- . dégradation de l'environnement;
- . congestions et délais imposés aux utilisateurs de certains modes de transport;
- . accidents;
- . exploitation et disparition de ressources naturelles non renouvelables.

Notre infrastructure de transport atteint des coefficients de densité en termes de population ou de superficie semblables, voire supérieurs, à ceux des pays voisins.

Il est indéniable, puisqu'inévitable, que les activités de transport, développées dans le cadre de cette infrastructure, ont un impact direct sur l'environnement au sens large.

Ces effets résultent à la fois de l'impact physique même des installations, consommatrices d'espaces, de leur localisation, détruisant souvent la beauté naturelle de certains sites, ainsi que de leur utilisation qui est à l'origine de bruits, de la pollution de l'air et de l'eau ou du dépérissement des forêts.

Ces effets ne sont pas pris en compte par les mécanismes du marché, de sorte que les prix des prestations de transport ont tendance à sous-évaluer les coûts sociaux supportés par la collectivité.

Il ne faut cependant pas perdre de vue un point crucial, souvent ignoré dans le cadre de la présente discussion, qui est qu'au-delà des effets négatifs directs des systèmes de transports, la production "d'inputs" pour ces derniers peut créer des effets similaires. En effet, l'utilisation d'un mode de transport, apparemment peu polluant, peut déplacer la pollution vers la production des "inputs, notamment l'énergie, les infrastructures, le matériel".

- Ces liens indirects rendent complexe l'appréciation de ces effets, surtout si l'on dépasse la vue partielle, puisque sectorielle, pour adopter une approche plus globale de la problématique.

Contrairement aux autres pays industrialisés, le Luxembourg doit importer la quasi-totalité de l'infrastructure de transport, qu'elle soit mobile ou immobile. Le Conseil Economique et Social en conclut que les effets d'entraînement en amont sont beaucoup plus faibles que ceux en aval des services du transport.

Dans les pages qui suivent, le Conseil Economique et Social se propose de développer les points suivants:

## II LA DEMANDE DE TRANSPORT

1. LES TRANSPORTS DE MARCHANDISES
2. LE TRANSPORT DE PERSONNES

21. Le transport individuel
22. Le transport en commun

## III LES OBSERVATIONS ET LES PROPOSITIONS DU CONSEIL ECONOMIQUE ET SOCIAL CONCERNANT L'OFFRE DE TRANSPORT

1. LES CHEMINS DE FER
2. L'INFRASTRUCTURE ROUTIERE
3. LA CIRCULATION DANS LA VILLE DE LUXEMBOURG ET LE TRANSPORT PUBLIC DE PERSONNES
4. LE TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES
5. LE TRANSPORT AERIEN
6. LE TRANSPORT PAR VOIE NAVIGABLE

## IV CONCLUSION

I I

L A D E M A N D E D E T R A N S P O R T

## II LA DEMANDE DE TRANSPORT

---

Le Conseil Economique et Social rappelle que la demande de transport exprime des désirs multidimensionnels découlant d'éléments comme le prix de la prestation, la durée et la distance du transport, ainsi que la qualité et les caractéristiques de l'objet à transporter.

En outre, il faut scinder cette demande selon qu'elle se rapporte au transport de marchandises ou au transport de personnes. Ce faisant, le Conseil Economique et Social estime que les priorités exprimées dans ces deux types de demande ne sont pas les mêmes et les effets de substitution d'un moyen de transport par un autre non plus. Pourtant, il existe des liens entre les deux types de demande pour des raisons techniques, propres à la production de prestations de transport.

### 1. LES TRANSPORTS DE MARCHANDISES

En ce qui concerne les transports de marchandises, le Conseil Economique et Social constate que la demande s'exprime sur la base de choix rationnels. Le transport doit permettre l'approvisionnement des unités de production et la distribution des produits finis à un certain coût et en respectant certains délais.

Ainsi, l'utilisateur choisira tel ou tel mode de transport selon ses contraintes, ce qui fait que, dans nombre de cas, les différents modes de transport sont en concurrence.

#### - Le transport par rail

Pour les charges lourdes, encombrantes et destinées au transport à longue distance par voie terrestre, le chemin de fer offre un avantage considérable.

Au Luxembourg, l'industrie sidérurgique est le premier client du rail. Le Conseil Economique et Social constate, qu'en 1989, le trafic sidérurgique représentait 60% du total du tonnage transporté, ce qui laisse entrevoir la dépendance du rail à l'égard de la sidérurgie. Une telle dépendance structurelle expose le rail dans une mesure importante aux fluctuations du cycle sidérurgique. Elle exige la recherche d'une diversification de



la nature du transport. Or, dans une économie de petit espace, une diversification du portefeuille de clients s'avère plus difficile, étant donné la structure incomplète de l'industrie luxembourgeoise. Aussi note-t-on que seul le trafic de transit a connu une évolution plutôt dynamique.

- Le transport de marchandises par route

En comparant le transport de marchandises par route au transport de marchandises par rail, le Conseil Economique et Social s'aperçoit que le transport routier est plus important que le transport par rail dans le domaine du trafic national. L'inverse est vrai pour le trafic international, qui se fait, avant tout, par voie ferrée.

Cette évolution s'explique par le fait que le transport par chemin de fer est traditionnellement un transport lourd à longue distance, contrairement à la route qui, par sa souplesse et son pouvoir de pénétration, dispose d'un avantage comparatif dans le transport à court et à moyenne distance de matières moins pondéreuses.

- Le transport par voie d'eau

Le transport par voie d'eau est un des modes de transport les plus anciens. Le Conseil Economique et Social constate que son importance n'a pas cessé de décroître sous l'influence de la concurrence du rail qui est plus rapide, du transport routier qui est plus flexible et des oléoducs qui sont plus économiques. Comme le chemin de fer, le transport par voie d'eau a souffert de la crise sidérurgique.

- Le transport par avion

Le Conseil Economique et Social constate que contrairement au transport de marchandises par rail et par voie fluviale, le fret aérien a connu une croissance dynamique. Elle s'explique par une demande croissante liée à une bonne conjoncture économique et par un bon choix des marchés et des services offerts par ce mode de transport.

## 2. LE TRANSPORT DE PERSONNES

### 21. Le transport individuel

Le transport individuel de personnes offre à l'utilisateur une indépendance vis-à-vis des horaires et des itinéraires.

Aussi l'importance de la voiture est-elle allée croissant et le parc automobile de voitures particulières a-t-il augmenté à vive allure.

Une fiscalité modérée, une structure dispersée de l'habitat luxembourgeois et un service de transports en commun ne répondant pas aux attentes de l'utilisateur, ont contribué au succès du transport individuel, malgré les coûts personnels environnementaux et les risques d'accidents y afférents.

Cette évolution a abouti à une densité de trafic, de sorte que les grands axes de circulation et les agglomérations urbaines sont de plus en plus congestionnés.

### 22. Le transport en commun

#### - Par rail

Dans ce secteur, le Conseil Economique et Social peut dégager certaines tendances. La distinction entre le transport à courte distance et à longue distance est également de mise pour le transport de personnes. La courte distance caractérise le transport national de personnes. Elle explique qu'il y a des disparités entre la demande des consommateurs et une offre territoriale peu flexible. La demande s'est géographiquement déplacée et n'a pas pu être satisfaite par une offre adaptée. Ainsi, une grande part du trafic s'est concentrée sur les routes.

De ce fait, les dernières années se caractérisent par une stagnation du transport de voyageurs par chemin de fer. Le Conseil Economique et Social constate que la SNCF se propose de faire des efforts pour rendre le transport en commun plus attrayant, tout en se rendant compte que le potentiel de voyageurs en trafic national est plus limité que celui en trafic international.

En trafic international de longue distance, il existe un potentiel mobilisable, dans la mesure où le Grand-Duché de Luxembourg sera relié aux réseaux de trains à grande vitesse qui sont en projet en Europe.

La satisfaction de la demande au niveau des chemins de fer pose certains problèmes étant donné que celui-ci est soumis à un certain nombre de contraintes de service public. Ainsi, en-dehors des heures de pointe, l'utilisation moyenne du matériel est faible du fait de surcapacités visant une absorption complète du trafic aux heures de pointe. De plus, les CFL n'ont pas été autorisés à augmenter les tarifs voyageurs, cela pour des raisons de politique sociale et d'attrait pour le service public.

- Par route

Suite au constat précité concernant le transport individuel de personnes, le transport en commun a stagné, voire régressé, depuis le début des années 70 en ce qui concerne les transports réguliers.

En revanche, le transport irrégulier a connu un essor certain suite au développement du tourisme de masse.

- Par air

Il y a lieu de noter que depuis le début des années 80, le nombre de passagers transportés par avion a augmenté régulièrement. En effet, ce mode de transport s'est développé considérablement en raison d'une conjoncture économique favorable, d'une baisse des prix et de l'internationalisation de la ville de Luxembourg. C'est d'ailleurs le seul mode de transport en commun qui ait su tirer profit efficacement des éléments précités.

I I I

L E S   O B S E R V A T I O N S   E T   L E S  
P R O P O S I T I O N S   D U   C O N S E I L  
E C O N O M I Q U E   E T   S O C I A L   C O N -  
C E R N A N T   L ' O F F R E   D E   T R A N S -  
P O R T

III LES OBSERVATIONS ET LES PROPOSITIONS DU CONSEIL ECONOMIQUE ET SOCIAL CONCERNANT L'OFFRE DE TRANSPORT

---

1. LES CHEMINS DE FER

- Le déséquilibre des comptes de la SN des CFL reflète une situation qui se compare à celle des autres sociétés de chemins de fer sur le continent européen et constitue sur le plan européen et national un problème qui préoccupe la Commission des CE, les gouvernements, les sociétés de chemins de fer et les partenaires sociaux.

Au Luxembourg également les recettes propres et les interventions pour la normalisation des comptes et les obligations de service public ne suffisent pas à couvrir la totalité des dépenses.

Le solde est financé par le fonds de réserve des CFL et, pour une large part, par une intervention financière de l'Etat, qui est à la fois hybride et peu transparente.

Certes, en accord avec le règlement CEE no 1107/70, il est légitime de compenser les charges supportées par le chemin de fer du fait qu'il doit financer son infrastructure directement, contrairement aux usagers de la route, ce qui est à l'origine d'une distorsion de la concurrence. Encore faut-il se demander si actuellement l'absence de contrepartie à verser par les chemins de fer ne fait pas plus que compenser le différentiel concurrentiel dans le domaine de l'infrastructure, ceci d'autant plus que les usagers de la route contribuent, de façon indirecte, au financement des infrastructures par le biais de certaines taxes.

Toutefois, la fixation du montant de ces charges à compenser ne se fait pas suivant des règles précises. Ceci confère un caractère d'aide à la compensation résiduelle, qui, somme toute, est élastique à discrétion.

Il faut alors se demander si le calcul et le paiement de cette compensation ne devraient pas être le résultat de critères précis et connus, faisant l'objet d'une convention entre l'Etat et les CFL, plutôt que d'avoir le caractère d'une aide "pour solde" par le biais d'un crédit non limitatif permettant automatiquement à la SN des CFL de se trouver en équilibre financier. Dans

la même convention, la SN des CFL devrait s'engager sur un programme pluriannuel d'investissements, contrepartie normale d'une telle aide.

- Eu égard aux considérations développées ci-dessus, le Conseil Economique et Social est d'avis qu'il ne faut pas identifier le déficit commercial d'exploitation au total des interventions publiques versées par l'Etat.

Une telle approche serait dénuée de toute signification économique et reviendrait à faire fi des contraintes spécifiques qui imposent aux chemins de fer des charges anormales.

Il n'en reste pas moins qu'une fois les charges anormales épurées, il subsiste un déficit d'exploitation réel lié à l'activité des transports proprement dite.

Cette constatation montre qu'il est inévitable de rechercher une augmentation du rendement de la SN des CFL et ceci à tous les échelons, c'est-à-dire aussi bien dans la production des services, dans l'administration et la gestion de l'entreprise ainsi que dans la commercialisation des produits, ainsi qu'au niveau de la qualité des services aux clients.

Le Conseil Economique et Social estime qu'il faut chercher à réaliser, à travers des investissements bien réfléchis et appropriés aux besoins actuels et futurs, des gains de productivité par des investissements de modernisation, d'automatisation et de rationalisation, de même que par de moindres besoins d'entretien et de réparation d'un parc renouvelé.

- Le Conseil Economique et Social approuve le programme d'investissement dans le domaine des infrastructures actuellement en cours de réalisation.
- . En ce qui concerne la gare de Luxembourg, le Conseil Economique et Social estime que les travaux de modernisation, devenus indispensables, lui permettront de mieux jouer, dans un avenir rapproché, son rôle de centre ferroviaire national, notamment dans le cadre de la liaison de notre pays au futur réseau TGV.
- . Quant à la ligne du Nord, le Conseil Economique et Social en approuve pleinement la modernisation et l'électrification jusqu'à Gouvy et ce pour les raisons suivantes:
- .. En complément des investissements d'infrastructure, l'équipement

en matériel moderne et confortable de transport ainsi qu'une meilleure organisation des horaires, notamment par l'introduction de l'horaire cadencé, permettra aux CFL, dès 1993, d'offrir aux usagers de cette ligne un moyen de transport rapide, fiable et confortable.

Ceci devrait permettre de délester la route en augmentant le nombre des usagers du rail entre la capitale et le Nord du pays, alors que cette nouvelle offre de transport arrivera sur le marché à un moment où aucun investissement routier significatif n'aura encore été mis à la disposition des usagers dans cette liaison.

- .. Du fait notamment de l'introduction de la télécommande sur l'ensemble de la ligne, l'investissement prévu présente un taux très favorable de rentabilité par la diminution du coût d'exploitation qu'entraîne la suppression d'un nombre important de postes de travail.
- .. L'électrification de la ligne, en complétant celle du réseau CFL, permettra l'homogénéisation du parc de matériel de traction avec tous les avantages qui en résultent sur le plan de la maintenance de ce matériel.
- .. Enfin, la ligne du Nord modernisée devrait permettre, si la SNCB suivait l'exemple des CFL sur le trajet Gouvy-Rivage, de réaliser une liaison rapide entre Luxembourg et Liège qui rejoindrait ainsi le TGV-Nord à destination notamment de la Ruhr et de l'Allemagne du Nord.

Il n'est pas exclu d'envisager, qu'à moyen terme, notre ligne du Nord puisse un jour jouer le rôle d'une dorsale de liaison entre Metz et Liège, c'est-à-dire entre le TGV-Est et le TGV-Nord.

- Le Conseil Economique et Social avise favorablement l'achat des automotrices électriques en tant que complément indispensable de la modernisation de la ligne du Nord.

Il se félicite également de la politique pratiquée par les CFL en matière d'équipement en wagons de marchandises, notamment en wagons plats de grande longueur qui correspondent à une demande en développement de la part de l'utilisateur principal des chemins de fer, la sidérurgie.

Compte tenu de l'augmentation prévue des échanges, d'une part, entre les Etats membres de la CEE lors de la réalisation du marché unique, et, d'autre part, avec les pays de l'Est du fait de

leur passage à l'économie de marché, le Conseil Economique et Social recommande aux CFL de mettre rapidement en oeuvre, par une action concertée avec les réseaux voisins, une politique générale d'équipement en matériel roulant permettant aux chemins de fer de maintenir, voire de développer, leur part du marché des transports internationaux.

- Le Conseil Economique et Social voudrait cependant attirer l'attention sur la vétusté, qui devient préoccupante, du matériel de traction des CFL.
- . Compte tenu de l'équipement en automotrices pour le transport de voyageurs et des prestations de traction à effectuer par les réseaux voisins, le nombre de locomotives à renouveler sera inférieur à celui des engins actuellement en service. Il tournera toutefois autour d'une trentaine d'unités au total.
- . La traction Diesel sera en principe supprimée, sauf une réserve stratégique de locomotives Diesel à maintenir pour assurer, en toutes circonstances, la continuité du service international. Les transports en provenance de la Belgique sur la ligne Athus-Meuse, non électrifiée, seront effectués par des engins Diesel de la SNCB.
- . Ainsi, le parc opérationnel du matériel de traction des CFL pourra être entièrement électrique et sera donc parfaitement homogène, ce qui augmentera considérablement sa rentabilité, notamment au niveau de l'entretien, des réparations et du stock des pièces de rechange.
- . Il n'en reste pas moins qu'au coût de quelque 120 millions par locomotive, c'est une dépense de 4 à 4,5 milliards de Flux qui attend les CFL dans les années à venir pour le renouvellement de leur matériel de traction, dépense qui devra être prévue dans les prochains programmes quinquennaux, lorsque seront connues les décisions définitives de la SNCB en matière d'électrification du réseau belge et les synergies qui pourront en découler avec notre réseau.
- Face aux importantes dépenses qu'occasionneront les projets d'investissements, les moyens financiers actuellement disponibles seront nettement insuffisants.

Pour ces raisons, le Conseil Economique et Social approuve, dans un souci de transparence, mais surtout dans le but de résoudre le problème de la distorsion de concurrence, la récente déclara-



tion d'intention du Gouvernement d'instituer un fonds du rail, à l'instar de ce qui existe pour les investissements routiers.

Certes, ce fonds devrait être alimenté, du moins dans la conception actuelle, soit par des emprunts, soit par des recettes budgétaires transférées, ceci à l'instar du modèle "Fonds des routes".

- Les problèmes des chemins de fer ne se situent pas seulement sur un plan financier, mais concernent également la gestion de la SN des CFL.

Le Conseil Economique et Social voudrait encourager les CFL à entamer, le plus rapidement possible, en s'entourant éventuellement d'avis extérieurs, les travaux en vue de la définition d'une stratégie à long terme pour les chemins de fer luxembourgeois.

- Le Conseil Economique et Social prend acte des mesures de rationalisation que les CFL se proposent d'introduire par étapes dans le cadre de leur nouveau programme d'action basé sur les résultats de l'étude G.A.M.M.A., qui permettrait, à l'horizon 2000, d'exploiter le réseau modernisé des CFL avec un personnel de quelque 3.000 agents, par rapport à un effectif prévu de 3.500 agents en 1992. Ce programme d'action devrait mettre les CFL en mesure d'améliorer, à moyen terme, leur compétitivité et de mieux relever certains défis qui se poseront dans le cadre du grand marché intérieur européen.
- Le Conseil Economique et Social voudrait pourtant attirer l'attention des responsables sur:
  - . le fait que le programme d'action ne constitue pas la panacée universelle et ne fournit pas de solutions à plusieurs problèmes latents qui se posent, par exemple, en matière de recrutement ou de formation continue du personnel;
  - . la nécessité de ne passer à la réalisation concrète des différentes mesures, notamment en matière de privatisation, qu'après s'être assuré de leur compatibilité avec les missions que les CFL devront se fixer dans le cadre de leur stratégie à long terme;
  - . l'exigence d'offrir un service de qualité à la clientèle.
- A propos de la restructuration interne des CFL, le Conseil Economique et Social voudrait insister pour que la procédure législative d'approbation des nouveaux statuts de la S.N. des CFL aboutisse à court terme.

De l'avis du Conseil Economique et Social une seconde révision statutaire s'imposera bientôt si le schéma de réorganisation interne des CFL, préconisé en conclusion au présent paragraphe, doit être réalisé.

Aussi le Conseil Economique et Social propose-t-il de réfléchir au schéma suivant de réorganisation interne des CFL:

- . Reclassement budgétaire de la partie des charges, dites de normalisation, qui représentent les charges de pension.

En effet, le Conseil Economique et Social est d'avis que, dans un souci de transparence, les charges de pension devraient être inscrites à un poste budgétaire approprié, tel que le poste de pension pour fonctionnaires publics, au lieu de les faire supporter directement par le chemin de fer, ce qui lui fait subir des charges qui ne relèvent pas de l'exploitation normale d'une activité économique et ne peuvent, dès lors, que grever de façon non justifiée son compte d'exploitation.

Une telle opération n'augmenterait d'ailleurs pas les dépenses budgétaires en faveur des CFL, puisqu'elle se bornerait à reprendre les charges de pension actuellement compensées par la voie de la normalisation des comptes.

- . Séparation de l'infrastructure et de l'exploitation, à charge pour les CFL de payer à l'Etat une redevance pour l'utilisation de l'infrastructure. Ainsi, la charge financière des infrastructures serait, comme pour les pensions, budgétisée, sans que pour autant les CFL soient privés de leur responsabilité concernant la gestion des dites infrastructures, pour laquelle ils sont, de toute évidence, mieux outillés que d'éventuels services de l'Etat;
- . Allègements des comptes des CFL, ainsi effectués, par la conclusion, entre les CFL et les pouvoirs publics, d'un contrat-plan qui règle les relations entre l'Etat et les CFL, notamment en ce qui concerne les obligations de service public à supporter par les CFL et la compensation financière correspondante qui en résultera pour l'Etat.

Il n'est pas exclu que dans le domaine de l'obligation de transporter le service public devra s'étendre à une partie du service voyageurs international et même, dans des cas-limites, à certains trafics marchandises.

- Tout ce qui précède devrait s'inscrire dans le cadre d'une politique globale des transports visant une coopération internationale accrue et, à l'avenir, tendre vers la réalisation du modèle communautaire, qui a pour objectif une exploitation des chemins de fer d'après les principes commerciaux généralement applicables. Ce changement de gestion devrait s'opérer de façon à ce que les effets de cette nouvelle gestion soient budgétairement neutres, toutes choses restant égales par ailleurs.
- . Ainsi, il sera nécessaire, sur la base de dispositions communautaires, d'alléger les charges financières de tous les réseaux européens et d'harmoniser les relations entre les Etats membres et ces réseaux, permettant ainsi d'ouvrir la voie à une véritable coopération technique, économique et surtout commerciale entre ceux-ci.

Bien que la coopération internationale, en général, ait déjà nombre de réalisations à son actif, cette coopération peut encore être renforcée dans un certain nombre de domaines.

Ainsi, à l'avenir, les chemins de fer devront adopter une attitude clairement plus offensive, surtout face aux autres modes de transport, parmi lesquels le transport routier figure au premier rang.

- . Concernant le transport ferroviaire de marchandises, les chemins de fer devront, essentiellement dans la perspective de la réalisation du marché intérieur en 1993, réserver une attention plus soutenue à des aspects tels que:
  - .. l'accueil du client;
  - .. la transparence de la structure tarifaire;
  - .. l'amélioration de la qualité des services de transport.

Il importe pour les chargeurs que les chemins de fer représentent un interlocuteur unique et clairement identifiable. A cet effet, une coopération plus efficace et plus intense dans le domaine commercial entre les sociétés de chemins de fer est une condition indispensable.

- . Enfin, le Conseil Economique et Social voudrait attirer l'attention sur une récente proposition de directive du Conseil des Communautés européennes relative au développement des chemins de fer de la Communauté, qui considère qu'en vue de faciliter le transport entre Etats membres, les compagnies de chemin de fer doivent être libres de constituer des regroupements avec des compagnies de transport ferroviaire établies dans d'autres Etats membres et que ces regroupements internationaux doivent se voir garantir le droit d'accès et de transit à l'infrastructure des

Etats membres d'établissement des compagnies regroupées, de même que le droit de transit dans les autres Etats membres, lorsque le service international concerné l'exige.

Compte tenu de l'exiguïté du réseau luxembourgeois et des parcours réduits qu'elle entraîne, la possibilité pour les CFL d'emprunter, par voie de regroupement et sous leur propre gestion commerciale, les réseaux de leurs partenaires européens, augmenterait considérablement la rentabilité de nos chemins de fer.

- La construction du réseau TGV sera un des événements internationaux majeurs dans le monde du transport.
- . Le Conseil Economique et Social se félicite de l'accord de principe qui a été conclu entre les responsables luxembourgeois et français sur le raccordement du Luxembourg au TGV-Est par la ligne existante améliorée ou, le cas échéant, par une nouvelle ligne entre Luxembourg et Metz. Seul un raccordement aux lignes TGV permettra d'éviter l'enclavement ferroviaire de notre pays et de compenser les risques de dégradation du réseau actuel.

De plus, suite à la dégradation sensible de la position du rail face à la concurrence de la voiture et de l'avion, il apparaît qu'un avenir possible du rail se situe dans des créneaux porteurs parmi lesquels se trouve le transport de personnes à grande vitesse d'un centre ville à l'autre.

Comme à ce jour une décision définitive du Gouvernement français n'est pas encore intervenue, le Conseil Economique et Social invite le Gouvernement luxembourgeois à continuer les démarches diplomatiques notamment avec les instances compétentes de la région Saar-Lor-Lux, en vue d'une réalisation rapide du projet dans son ensemble et du raccordement de notre capitale en particulier.

Enfin, le Conseil Economique et Social se félicite que le "droit d'entrée" pour le raccordement au TGV couvrira non seulement les frais d'infrastructure, mais comprendra également la garantie, de la part de la SNCF, d'une desserte performante. On ne saurait suffisamment insister sur l'influence de la fréquence et des horaires des rames sur l'attrait des usagers pour le nouveau moyen de transport, pour lequel un supplément de prix éventuellement non négligeable devra être acquitté.

- . Tout d'abord, le Conseil Economique et Social voudrait souligner qu'une modernisation de la ligne Luxembourg-Bruxelles est d'une importance fondamentale pour plusieurs raisons: liaison rapide

et moderne entre les trois capitales européennes, accès au réseau TGV-Nord passant par Bruxelles et lien économique avec notre partenaire de l'UEBL, et, au-delà, accès à la mer à travers le port d'Anvers.

Dans cette optique, le Conseil Economique et Social se félicite de l'accord intervenu entre les responsables politiques belges et luxembourgeois de faire étudier par la SNCB et les CFL, les améliorations à apporter à l'infrastructure et au matériel roulant avec l'objectif de ramener la durée du parcours Luxembourg-Bruxelles à 1.30 heure. Il a pris note avec beaucoup de satisfaction qu'au niveau des CE un groupe de travail a présenté le 17 décembre 1990 au Conseil des Ministres des Transports de la CE des propositions qui accordent, entre autres, une priorité à la construction d'une ligne TGV Luxembourg-Bruxelles.

- En ce qui concerne la liaison avec le futur TGV-Nord Bruxelles - Cologne, le Conseil Economique et Social demande que le Gouvernement insiste auprès des responsables belges en vue de la modernisation et de l'électrification de la ligne Gouvy-Liège afin que soit établie une liaison rapide entre Luxembourg et Liège et, au-delà, avec la Ruhr et l'Allemagne du Nord, liaison que nous risquons de perdre via Coblenze.

Cette approche est d'autant plus de mise que le groupe de travail qui a présenté le 17 décembre au Conseil des Ministres de la CE des propositions s'est prononcé pour l'électrification complète de la ligne Luxembourg-Liège dans la mesure où elle joue le rôle d'une dorsale entre Metz et Liège, entre le TGV-Est et le TGV-Nord, la capacité de la ligne sur le parcours luxembourgeois étant suffisante à cet effet.

- Enfin, la ligne Luxembourg-Liège présente un intérêt réel pour notre pays, même si la SNCF englobe le TGV-Est dans son programme de priorités. En effet, si la ligne à grande vitesse Francfort-Cologne, avec ses conséquences connues pour Coblenze, était réalisée, notre pays serait isolé de la Ruhr et de l'Allemagne du Nord, à moins d'avoir réalisé préalablement une liaison rapide avec Liège via la ligne du Nord.

- Voilà pourquoi le Conseil Economique et Social approuve la démarche visant à obtenir un appui financier communautaire à la modernisation de la ligne du Nord vers Liège, et est d'avis, en ce qui concerne le solde des investissements à financer, qu'une aide financière de notre part pour les investissements sur le parcours belge pourrait être envisagée permettant une répartition des charges d'investissements, à l'instar de notre intervention financière en faveur du TGV-Est.

## 2. L'INFRASTRUCTURE ROUTIERE

La Ville de Luxembourg s'est vue et se voit exposée encore aujourd'hui, non seulement à un trafic professionnel en augmentation, mais aussi à un trafic de transit de plus en plus intense, dans la mesure également où la construction du contournement routier de la Ville a pris du retard.

Dans la déclaration gouvernementale du 24 mai 1989, le Gouvernement s'est donné comme priorité d'achever:

- . l'autoroute de Trèves;
- . la collectrice du Sud;
- . le contournement Sud-Est de la capitale;

et de faire avancer les projets:

- . de la route du Nord;
- . de la liaison avec la Sarre;
- . du contournement d'Echternach.

- Le Conseil Economique et Social estime qu'à l'approche du marché unique de 1993 les travaux en cours doivent se poursuivre rapidement et que le programme restant doit être entamé sans tarder.

Quant à la voirie nationale et locale, un certain nombre de routes se trouvent dans un état déplorable en comparaison avec ceux de nos pays voisins.

Un programme de remise en état de cette voirie vient d'être annoncé par le Gouvernement. Le Conseil Economique et Social ne peut qu'encourager les pouvoirs publics à exécuter rapidement un tel programme.

Les dépenses engagées pour le réseau routier se composent, d'une part, des dépenses proprement budgétaires et, d'autre part, des dépenses du Fonds des Routes qui sont reprises dans les dépenses de capital.

Sans vouloir mettre en cause le principe budgétaire de la non-affectation des recettes, il est légitime de s'interroger sur le montant des recettes budgétaires provenant du transport routier, afin d'évaluer dans quelle mesure la route contribue de facto aux dépenses d'infrastructure. A cette fin, il faut prendre en compte les taxes sur les véhicules, la TVA sur les véhicules neufs et les taxes sur les carburants.

En incluant ces éléments dans les calculs - à ne pas confondre avec une étude coût-utilité tenant compte des coûts sociaux et environnementaux - on constate que la route engendre des recettes importantes qui sont largement suffisantes pour couvrir le financement de l'infrastructure, les dépenses d'entretien, de sécurité et de contrôle routier.

### 3. LA CIRCULATION DANS LA VILLE DE LUXEMBOURG ET LE TRANSPORT PUBLIC DE PERSONNES

Les problèmes de circulation qui se posent dans les grandes agglomérations telle celle de Luxembourg-Ville et des environs ont incité les responsables politiques à étudier un certain nombre de projets qui pourraient délester des routes.

- Le projet de métro et de semi-métro a été présenté publiquement récemment.

Le Conseil Economique et Social voudrait de prime abord souligner qu'avec 110.000 habitants la densité de la population de l'agglomération de Luxembourg se compare à celle d'une ville de moyenne importance dans tous les trois pays qui nous entourent. Ce faible taux de densité doit évidemment inciter à la prudence lors de l'examen de nouveaux projets, tels ceux des métro et semi-métro ou encore celui d'une nouvelle liaison ferroviaire de la gare au Findel par le Kirchberg. De tels projets peuvent très bien répondre au critère du coût-utilité dans des agglomérations à forte densité de population, alors qu'ils ne sont pas rentables et viables dans le contexte du petit espace luxembourgeois. Il s'y ajoute que pour la Ville de Luxembourg, la tertiarisation des structures économiques a engendré l'entrée et la sortie de navettes à des heures fixes.

- Aussi le Conseil Economique et Social croit-il que l'approche choisie par l'expert suisse chargé par la Ville de Luxembourg de présenter un concept pour améliorer la circulation dans la Ville est plus opportune dans la mesure où elle propose une solution qui se fonde sur le système des transports publics existants. L'infrastructure routière de la Ville n'étant pas extensible, il ne se présente pas une alternative valable à une amélioration de l'offre des services publics d'autobus. Cette amélioration s'articule autour des facteurs suivants: des voies réservées exclusivement à la circulation des autobus publics et des taxis, l'amélioration et la mise en oeuvre d'horaires cadencés, l'aménagement, aux principales axes d'entrée de la Ville, d'aires pour garer les voitures des navetteurs et la mise à leur dispo-

sition d'une ligne d'autobus à destination du centre et des différents quartiers tels celui de la Gare, celui du Limpertsberg et celui du Kirchberg (système "park and ride"), tarifs de stationnement long à caractère dissuasif pour l'utilisateur de la voiture privée, augmentation du confort de l'autobus. Ceci devrait rendre plus attrayant le transport public.

- Ces premières mesures annoncées et mises en application récemment doivent être complétées pour répondre à un concept d'ensemble. Aussi faudrait-il que le service des autobus de la Ville et celui qui dessert les communes adjacentes soient intégrés dans un seul système et que des aires de stationnement combinés à une ligne d'autobus desservant le centre et les principaux quartiers de la Ville soient également construits sur le territoire de ces communes périphériques.

En outre, l'introduction à partir du 1er janvier 1991 d'une tarification zonale applicable à tous les transferts de voyageurs par route et par rail aura un effet positif pour les transports en commun.

- Le Conseil Economique et Social recommande aux autorités compétentes de mettre enfin en chantier certains grands projets d'infrastructures ayant pour but d'améliorer la fluidité du trafic sur le territoire de la Ville de Luxembourg, tels l'aménagement de la place de l'Etoile et la rocade de Bonnevoie.

Il se demande si la Société Nationale des Chemins de Fers Luxembourgeois qui se propose d'augmenter à partir de 1992 les fréquences des trains en trafic intérieur avec un matériel plus confortable ne serait pas bien inspirée si elle aménageait les aires de stationnement dans l'enceinte des principales gares afin d'attirer davantage de navetteurs à prendre le train pour se rendre au lieu de travail dans les principaux centres d'activités du pays. Ce concept est évidemment à parfaire par une coordination des horaires des autobus et des trains dans une approche à caractère cadencé.

#### 4. LE TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

- Le Conseil Economique et Social estime que, dans la mesure où la réglementation au Luxembourg est moins rigide et plus pragmatique qu'à l'étranger, et à condition que les transporteurs luxembourgeois fassent preuve d'une volonté et d'une capacité d'adaptation suffisantes, ceux-ci, déjà plus exposés et habitués à la concurrence internationale, pourraient profiter en fin de compte de la libération des marchés.



A cette fin, il faut être conscient des conséquences, des principaux changements probables parmi lesquels il convient de noter avant tout:

- . l'autorisation de cabotage au niveau européen;
  - . l'abolition des restrictions quantitatives;
  - . la liberté tarifaire;
  - . l'harmonisation des conditions sociales, techniques et surtout fiscales;
  - . l'accès à la profession (projets en instance législative).
- L'analyse ne serait pourtant pas complète, si l'on faisait abstraction des répercussions des évolutions esquissées sur les autres moyens de transport et notamment sur le chemin de fer.

De par l'interdépendance des marchés, les mesures qui seront prises et leurs effets sous forme d'une concurrence accrue et d'une baisse des tarifs ne se limiteront pas à l'offre et à la demande de transports routiers de marchandises, mais affecteront également le chemin de fer.

Ceux-ci risquent de subir des baisses de volume et des réductions de tarifs, les anciens tarifs ne pouvant guère être maintenus sous la pression concurrentielle. Ils sont conscients de la nécessité de faire des efforts de compression des prix et d'élargir l'offre de leurs services.

Sous ce rapport, les chemins de fer pourraient utilement élargir l'offre par la mise à la disposition des transporteurs routiers de prestations spécialisées pour le transport combiné rail/route. En effet, seule une collaboration de ce genre entre les deux modes de transport permettra à moyen terme de résoudre les nombreux problèmes sociaux et environnementaux posés par le transporteur routier sur les longues distances.

- Aussi, le Conseil Economique et Social ne saurait-il que soutenir toute initiative émanant des deux modes de transport et visant à créer au Grand-Duché de Luxembourg, à l'instar de ce qui se fait à l'étranger, une société de ferroutage qui aurait pour objet d'organiser, de gérer et d'exploiter des centres de ferroutage et des centres annexes de stockages et d'expédition.

La libéralisation des transports pourrait bénéficier aux usagers à travers des tarifs plus bas.

## **5. LE TRANSPORT AERIEN**

Au niveau de l'aviation, il a été plaidé de part et d'autre pour une sorte de partenariat entre les aéroports de Luxembourg, Einsheim et Louvigny. Une condition essentielle de l'application du principe de partenariat devrait toutefois être remplie, à savoir, une liaison terrestre rapide entre les trois aéroports.

Le Conseil Economique et Social constate que le trafic passager et, dans une mesure plus forte encore, les opérations de fret se sont développés à l'aéroport de Luxembourg. Les prévisions, notamment de fret aérien, se fondent sur une très forte croissance de la demande. Aussi le Gouvernement est-il bien inspiré de moderniser et d'étendre les infrastructures existantes et les sociétés de navigation aériennes sont-elles bien avisées d'adapter leur flotte aux nouvelles exigences économiques et écologiques. Dans ce contexte, l'agrandissement de l'aérogare et le transfert du centre de fret revêtent une priorité.

L'approche de l'échéance du marché unique s'accompagne d'une libéralisation progressive des transports aériens encore fortement cloisonnés. Cette libéralisation et la mise en service, au même moment, d'aéroports dans la Grande Région, augmenteront la concurrence et, partant, exerceront une pression bienvenue à la baisse des prix. Pour y faire face, les compagnies d'aviation luxembourgeoises entendent renforcer leur position sur les marchés, non seulement par la modernisation de leur flotte et la multiplication des fréquences, mais également par la recherche d'accords de coopération avec des compagnies étrangères.

## **6. LE TRANSPORT PAR VOIE NAVIGABLE**

Le Conseil Economique et Social souligne qu'un petit tronçon de voies navigables de 37 km n'est toutefois pas à sous-estimer pour des raisons qui tiennent, d'une part, à la saturation progressive des autres modes de transport suite à la forte croissance escomptée de la demande de transport et, d'autre part, à l'écologie.

Avec l'ouverture du canal de la Sarre, l'accroissement du trafic se fait sentir dès maintenant de sorte que les trois Etats riverains se proposent de porter la profondeur du chenal de 2,5 m à 3 m et d'introduire la navigation de nuit, guidée par radar.

Les problèmes de la batellerie luxembourgeoise sont principalement liés à la structure de l'entreprise familiale, à l'âge des bateaux et à la cale actuellement excédentaire.

Les problèmes de la batellerie luxembourgeoise sont principalement liés à la structure de l'entreprise familiale, à l'âge des bateaux et à la cale actuellement excédentaire.

I V

C O N C L U S I O N

#### IV C O N C L U S I O N

---

- Les transports constituent un secteur de base en ce sens qu'ils permettent de remplir une condition nécessaire à tout déroulement de la vie économique et sociale moderne.

Dans une optique purement économique, ceci est d'autant plus vrai qu'une économie de petit espace, telle celle du Grand-Duché de Luxembourg, est obligée d'exporter le plus clair de sa production de biens et de services et d'importer la plupart de ses matières premières, de ses biens de consommation et de ses biens d'investissement, ce qui la rend largement tributaire d'un système de communications efficient.

Le Conseil Economique et Social a constaté qu'à l'heure actuelle l'offre de transport pour tous les modes de transport ne répond que d'une manière encore imparfaite à la demande.

Or, les experts s'attendent pour les années 90 à une forte croissance économique en Europe, consécutive notamment à la régénération du tissu industriel en Europe de l'Ouest, à la suppression progressive dans la CEE et dans l'AELE des entraves à la libre circulation des biens et des services et à l'adoption par plusieurs pays d'Europe centrale et de l'est des règles de l'économie de marché. Le corollaire en est évidemment une croissance parallèle de la demande de transport, voyageur et marchandise, dans tous les modes pendant la période visée.

Il existe encore de nombreux goulots d'étranglement qui seront d'autant plus gênants lors de la suppression des frontières. Il suffit de penser aux insuffisances structurelles des chemins de fer, aux difficultés de circulation dans les grandes agglomérations et aux congestions du trafic aérien pour se rendre compte de l'ampleur du problème.

- Au niveau des chemins de fer le Conseil Economique et Social a pris note des discussions qui ont eu lieu dans les enceintes communautaires sur une perspective européenne visant à créer, au point de vue des conditions d'exploitation, un parallélisme entre tous les modes de transport. Ainsi, les chemins de fer veraient, à l'instar de la route, l'infrastructure fixe et son entretien pris en charge par l'Etat en contrepartie d'une redevance pour l'utilisation des infrastructures. La rémunération des prestations au titre du service public serait réglée dans une convention entre l'Etat et les chemins de fer.

L'exploitation proprement dite des chemins de fer se ferait d'après les principes commerciaux applicables à toutes les entreprises. Ce changement de gestion devrait s'opérer de façon à ce que les effets de cette nouvelle gestion soient budgétairement neutres, toutes choses restant égales par ailleurs.

Pour l'heure, cette approche comporte encore trop de contraintes pour pouvoir être traduite dans les faits.

Aussi le Conseil Economique et Social propose-t-il plutôt des mesures ponctuelles qui trouvent un large consensus. Ainsi, il suggère dans un souci de transparence que les charges de pension devraient être inscrites à un poste budgétaire approprié afin d'épurer le compte d'exploitation des CFL de charges qui ne relèvent pas de l'exploitation normale. Une telle opération n'augmenterait d'ailleurs pas les dépenses budgétaires en faveur des CFL puisqu'elle se bornerait à reprendre les charges de pension actuellement compensées par la voie de la normalisation des comptes.

Le Conseil Economique et Social plaide pour la création d'un fonds du rail qui constituerait une première étape vers la séparation de l'infrastructure et de l'exploitation. Les CFL s'engageraient à payer une redevance clairement définie pour l'utilisation de l'infrastructure fixe financée par l'Etat et gérée par les CFL.

- En principe, le Conseil Economique et Social est d'avis que:
  - . le coût des infrastructures de tous les modes de transport devrait être financé par la collectivité nationale;
  - . les différents modes de transport devraient honorer l'usage qu'ils font de leurs infrastructures respectives par le paiement sous forme de redevances.

- Une coopération étroite entre les chemins de fer et les sociétés de transport par route pourrait contribuer à l'amélioration de la situation des chemins de fer. Elle devrait trouver son expression dans le transport combiné, dans lequel chacun des modes de transport gardera son avantage comparatif inhérent à sa vocation, en faisant appel aux techniques du conteneur, de la caisse mobile, du ferroutage. Elle ouvre sur les plans national et surtout international, une possibilité concrète de coopération aux différents modes de transport.

Cette coopération permet à la fois de rencontrer la croissance de la demande et de mieux relever le défi écologique auxquels auront à faire face, à des degrés divers il est vrai, les différents modes de transport dans la décennie entamée.

- Le Conseil Economique et Social ne peut qu'approuver la modernisation et l'extension des infrastructures de l'aviation. L'agrandissement de l'aérogare et le transfert du centre de fret sont prioritaires. Il faudrait également que les compagnies aériennes adaptent leur flotte aux nouvelles exigences économiques et écologiques, afin de pouvoir satisfaire, dans les meilleures conditions, la croissance du trafic aérien dans les années à venir.
- Pour ce qui est du transport en commun de personnes par la route, la généralisation du système "park and ride" et son extension aux communes périphériques de Luxembourg-Ville rendrait plus attrayant le transport public.

Le même effet positif est à escompter lors de l'introduction à partir du 1er janvier 1991 d'une tarification zonale applicable à tous les transferts des voyageurs par route et par rail.

- La voie fluviale est un moyen de transport qui pourra tirer profit de certaines circonstances à l'avenir. En effet, ce moyen de transport est peu coûteux et propre. De plus, la saturation progressive des autres modes de transport pourrait faire renaître un certain intérêt pour la voie fluviale quand les travaux d'augmentation du tirant d'eau et d'installation du radar auront été effectués.



- Le Conseil Economique et Social constate que le programme de constitution de l'infrastructure routière a pris du retard. Il recommande aux autorités compétentes de mettre en chantier certains grands projets d'infrastructures ayant pour but d'améliorer la fluidité du trafic sur le territoire de la Ville de Luxembourg, cela au moyen de techniques appropriées, c'est-à-dire des modes d'exécution permettant une réalisation rapide et efficace des travaux.

On ne peut que se réjouir du programme de remise en état de la voirie nationale et des projets de raccordement aux grands axes autoroutiers internationaux.

Une vue sur la carte des projets des futurs grands axes de communication de l'Europe fait apparaître que la région délimitée par la Rhénanie Palatinat de l'Ouest, la Sarre, la Lorraine, la Province du Luxembourg belge et le Grand-Duché de Luxembourg risque d'être isolée par rapport aux principaux centres économiques de l'Europe. Le potentiel de développement de cette région, entravé jusqu'ici par des frontières nationales, évoluera progressivement, à partir de 1992, vers un espace économique cohérent, dans la mesure toutefois où les communications au niveau de tous les modes de transport fonctionnent d'une façon optimale dans la région visée.

Pour toutes ces raisons, le Conseil Economique et Social estime qu'une concertation accrue s'impose à tous les niveaux dans la région pour mettre en oeuvre un plan d'amélioration des infrastructures, du matériel et de l'organisation des communications par fer, par route, par air et par eau.

- Le Conseil Economique et Social attire l'attention sur le fait que l'augmentation de l'offre de transports se heurte de plus en plus à des contraintes écologiques. D'une part, il s'agira de préserver l'environnement et, d'autre part, il faudra satisfaire la croissance de la demande de transport.

La solution peut se trouver dans la recherche d'un juste équilibre qui peut résulter d'efforts de modération dans l'extension et la modernisation des infrastructures et du matériel de transport exigés pour chacun des modes de transport en tenant compte des coûts et des avantages sociaux et environnementaux. Les efforts d'investissement devront s'accompagner d'une amélioration dans l'organisation et la gestion dans des différents modes de transport aux niveaux national et international en trafic voyageurs et marchandises.

En outre, lors de l'élaboration d'une politique des transports globale, il ne faut pas perdre de vue la cohérence de cette politique avec les projets de nos voisins. Les futurs réseaux européens de trains à grande vitesse et de transport combiné doivent être considérés comme des opportunités si les efforts nécessaires sont engagés dès maintenant.

RESULTAT DU VOTE:

Le présent avis a été arrêté à l'unanimité des voix des membres présents.

Le Secrétaire Général

Le Président

Jean Moulin

Romain BAUSCH

Luxembourg, le 19 décembre 1990

ANNEXE: Rapport exhaustif complémentaire à l'avis.

A N N E X E

S O M M A I R E

Page:

<b>1. LES TRANSPORTS DANS L'ECONOMIE LUXEMBOURGEOISE .....</b>	<b>1</b>
11. L'impact macro-économique du secteur des transports ..	1
111. L'apport direct au PIB et à l'emploi .....	1
1111. L'analyse globale .....	1
1112. L'analyse par branches .....	6
112. L'apport indirect .....	10
1121. La consommation intermédiaire .....	11
1122. Les investissements .....	13
12. La consommation finale des ménages .....	19
13. Les finances publiques .....	23
14. Les coûts sociaux et environnementaux des transports.	27
15. Conclusion .....	33
<b>2. LA DEMANDE DE TRANSPORT .....</b>	<b>44</b>
21. Introduction .....	44
22. Les transports de marchandises .....	46
221. La comparaison européenne .....	47
222. La structure de la demande au Luxembourg .....	50
2221. Le transport de marchandises par rail ....	50
2222. Le transport routier de marchandises .....	56
2223. Le transport par voie d'eau intérieure ...	62
2224. Le fret aérien .....	66
23. Le transport de personnes .....	69
231. Le transport en commun de personnes .....	70

2311. L'évolution du transport de personnes par rail .....	70
2312. Le transport routier en commun .....	74
2313. Le transport de personnes par avion .....	78
232. Le transport individuel de personnes .....	79
24. Les conclusions .....	81
<b>3. L'OFFRE DE TRANSPORT .....</b>	<b>84</b>
31. Les chemins de fer .....	84
311. La situation actuelle .....	84
3111. L'infrastructure .....	84
3112. Le matériel ferroviaire .....	86
3113. Les recettes .....	87
31131. Les recettes voyageurs .....	89
31132. Les recettes marchandises .....	93
3114. Les dépenses des CFL .....	101
31141. Les dépenses de personnel .....	103
311411. Les dépenses pour le personnel actif .....	104
311412. Les dépenses pour le personnel retraité .....	111
31142. Les autres dépenses .....	114
3115. La situation financière .....	114
3116. L'équilibrage des comptes .....	117
312. Les projets .....	120
3121. Les investissements .....	120

31211.	Le renouvellement et la modernisation des installations fixes de la ligne du Nord .....	122
31212.	Le renouvellement et la modernisation des installations fixes en gare de Luxembourg .....	123
31213.	Le renouvellement et la modernisation des installations fixes de la ligne du Sud .....	123
31214.	L'acquisition de 22 automotrices électriques doubles .....	124
31215.	L'acquisition de 100 wagons plats à bogies de 25 m de longueur utile du type Rbkks .....	124
3122.	La réorganisation du service voyageurs ...	125
3123.	L'organisation interne .....	125
3124.	Le programme de la Communauté européenne .	128
3125.	Les conclusions de la Table Ronde luxembourgeoise .....	130
313.	Les conclusions .....	132
3131.	Les investissements.....	132
31311.	Les principes.....	132
31312.	Le financement.....	133
31313.	L'infrastructure.....	134
31314.	Le matériel.....	135
3132.	La restructuration interne.....	136
3133.	Le cadre international.....	138
31331.	Les problèmes d'organisation.....	138
31332.	Les liaisons TGV.....	139

313321. Le TGV Est.....	141
313322. Le TGV Nord .....	145
32. La route.....	146
321. L'infrastructure routière .....	146
322. Le transport routier de marchandises .....	154
323. Le transport routier (individuel et en commun) de personnes .....	163
3231. Les transports publics .....	163
3232. Les transports non réguliers par autocars.	166
3233. Les problèmes de circulation dans les grandes agglomérations .....	167
324. Conclusion.....	169
33. Les communications dans la grande région Sar-Lor-Lux.	171
331. La nécessité d'une amélioration des communi- cations dans la grande région.....	171
332. Conclusion.....	172
34. Les voies navigables .....	173
341. Les infrastructures .....	173
342. L'impact du marché unique .....	176
343. Conclusion.....	176
35. L'aviation .....	177
351. L'aéroport de Luxembourg .....	177
352. Le marché unique .....	178
353. Conclusion.....	181

S O M M A I R E   D E S   T A B L E A U X

no.	page	Source	Année	Titre
1	2	STATEC Comptes nationaux SEC, Eurostat 2c 1987	1983-1984	Part du secteur des transports par rapport au PIB et emploi, en %
2	3	STATEC, annuaire	1970-1988	Nombre d'entreprises
3	5	STATEC, annuaire	1974-1988	Emploi
4	7-8	STATEC: Les trans- ports et services annexes aux trans- ports (1970-80), et communiqué	1970-1988	Contributions du secteur du transport au PIB, venti- lation détaillée par branche
5	12	STATEC, annuaire	1972-1980	Structure des achats de biens et de services pour la con- sommation intermédiaire: chiffres absolus
6	16	STATEC	1970-1987	Dépenses relatives d'investis- sment par branches (%)
7	17	Eurostat: Série 7A	1987	Chemin de fer: Trafic national de marchandises par tranche de distance
8	19	STATEC, annuaire	1970-1988	Consommation finale des ménages pour les transports et communications
9	21	STATEC, enquêtes périodiques sur les budgets familiaux	1963-1964 1977 1986-1987	Dépenses annuelles moyennes par ménages (à revenus modestes)



no.	page	Source	Année	Titre
10	22	STATEC	1965 et 1984	Transports et Indice des Prix à la Consommation: Evolution de la pondération
11	24	Budget II	1980-1990	Rang occupé par les différentes fonctions dans les Budgets d'Etat
12	26	Budget II	1980-1990	Ventilation des dépenses pour la fonction Transports et Communications
13	28	Eurostat	1986/1984	Les réseaux de voies de communications et leur densité
14	30	"Transports" revue		Impacts de différents modes de transport sur l'environnement
15	31	STATEC	1979-1989	Nombre d'accidents de la route et victimes
16	36 - 38	Bulletins du STATEC no. 8/1984 et no. 1/1988	1974-1985	Biens neufs et biens usagés importés
17	39 - 42	"	"	Biens ayant déjà servi dans le pays et <u>total des dépenses d'investissement</u>
18	43	STATEC	1986-87	Acquisitions de capitaux fixes (ou total des dépenses d'investissement)(HTVA déductible)
19	48	Eurostat, Série 7A	1970-1989	Tonnages transportés par différents moyens de transport: chemin de fer, route et navigation intérieure
20	49	Eurostat, Série 7A	1970-1989	Parts relatives des différents modes de transport dans le tonnage total transporté

no.	page	Source	Année	Titre
21	51	STATEC	1960-1989	Trafic marchandises par rail (t, tkm, wagons chargés)
22	52	CFL, rapport annuel	1982-1989	Composition du trafic (tonnage transporté pour trafic sidérurgique, transit et divers)
23	54	CFL, rapport annuel	1965-1989	Composition du trafic marchandises selon la destination des envois (intérieur, exportations, importations et transit)
24	55	Eurostat, Statistical Yearbook of Transports and Communications, Série 7A, 1970-86	1982 1986	Chemin de fer: Pourcentage du trafic intérieur dans le trafic total (sans transit) de certains pays retenus
25	57	STATEC	1970-1989	Transport de marchandises par route et par rail
26	59	STATEC	1980, 1982 et 1986	Transports routiers de marchandises effectués par des véhicules luxembourgeois, en <u>trafic national</u> -Ventilation selon la nature des marchandises transportées -Ventilation selon la distance de transport -Ventilation selon le type d'opération de transport
27	60	STATEC	1980, 1982 et 1986	Transports routiers de marchandises effectués par des véhicules luxembourgeois en <u>trafic international extérieur</u> -Ventilation selon la nature des marchandises -Ventilation selon la distance de transport

no.	page	Source	Année	Titre
28	61	STATEC	1979, 1980 et 1982	Transports routiers de marchandises par des véhicules luxembourgeois en trafic national et international: ventilation selon la distance de transport
29	64	STATEC	1965-1989	Bateaux éclusés à Grevenmacher
30	65	STATEC	1967-1988	Activités du Port de Mertert: chargement, déchargement, tonnage transbordé et nombre de bateaux
31	67	STATEC	1960-1989	Fret à l'aéroport de Luxembourg
32	71	CFL	1946-1989	Nombre de voyageurs
33	73	CFL	1950-1989	Titres de transport vendus
34	76	STATEC	1908-1988	Tramways et autobus de la Ville de Luxembourg et du canton d'Esch
35	78	STATEC	1970-1989	Navigation aérienne à l'aéroport de Luxembourg
36	79	STATEC	1950-1989	Nombre de voitures particulières et commerciales et nombre de la population
37	88	CFL	1976-1989	Recettes des CFL
38	89	CFL	1977-1989	Recettes voyageurs des CFL

no.	page	Source	Année	Titre
39	92	CFL	1986-1989	Comparaison entre compensations et Recettes propres des CFL
40	96	CFL	1950-1989	Recettes par tonne-km
41	98	CFL	1974-1989	Provenance des recettes marchandises selon le type de marchandise
42	100	CFL	1974-1989	Provenance des recettes marchandises selon la destination
43	102	CFL	1976-1989	Les dépenses des CFL (personnel, matières, divers, charges financières, dotations diverses)
44	103	CFL	1974-1989	Les dépenses de personnel (actifs et retraités)
45	104 105	CFL	1945-1990	Récapitulation du personnel actif des CFL depuis 1945
46	106	CFL	1974-1989	Evolution de la dépense par personne occupée
47	108	CFL	1958-1989	Unités de trafic par heure de travail d'agent
48	110	Union internationale des Chemins de fer	1987-1988	Comparaison des productivités du personnel CFL et de celui des réseaux voisins

no.	page	Source	Année	Titre
49	112	CFL	1949-1989	Nombre de pensionnaires à la charge des CFL
50	113	Budget	1980-1990	Indemnité compensatrice en vue de la normalisation des comptes
51	115	Budget II	1980-1990	Dépenses de l'Etat: Transports et Comm., transports par rail budget de l'Etat
52	118	Rapport CFL et Budget	1980-1989	L'équilibrage des comptes
53	120 + 121	Rapport CFL	1974-1989	Total des dépenses d'investissements des CFL (+ Graphique)
54	140	C.E.	1989	Réseau d'avenir de trains à grande vitesse
55	144	CFL	1989-2005	Réseau européen Gr.V.: Meilleurs temps de parcours possibles au départ de Luxembourg
56	150	Budget	1984-1990	Dépenses de l'Etat pour "Transports par route"
57	151	Budget	1982-1988	Evolution des dépenses du Fonds des Routes
58	153	Statec	1983-1989	Contributions fiscales des usagers de la route
59	165	Budget	1986-1990	Evolution des versements budgétaires de l'Etat aux entreprises de transport de personnes

no.	page	Source	Année	Titre
60	167	Statec	1975 1980	Nombre d'entreprises par personnes engagées
61	180	Mc Gowan & Seabright	1987	Airline productivity

## 1. LES TRANSPORTS DANS L'ECONOMIE LUXEMBOURGEOISE

### 11. L'impact macro-économique du secteur des transports

L'analyse de l'apport économique des transports à l'économie luxembourgeoise doit tenir compte:

- des prestations de services de transports produits et vendus, de la valeur ajoutée ainsi créée et des emplois engendrés;
- du caractère de secteur de base des transports en ce sens qu'il permet de remplir une condition nécessaire à tout déroulement normal de la vie économique et sociale;
- des liens induits en amont par la demande dérivée des entreprises de transports pour des biens d'investissement et des produits de consommation intermédiaire;
- des liens induits en aval par la création et le développement des branches offrant des services annexes aux transports.

#### 111. L'apport direct au PIB et à l'emploi

##### 1111. L'analyse globale

La part relative du secteur des transports s'est chiffrée, en 1988, à 3,8% du PIB aux prix du marché et à 5,9% du PIB au coût des facteurs (tableau 1).

Cette différence sensible entre les deux contributions suivant l'agrégat utilisé résulte de ce que les calculs au coût des facteurs tiennent compte des interventions financières de l'Etat à certaines branches de transport dont notamment les chemins de fer.

**Tableau 1: PART DU SECTEUR DES TRANSPORTS PAR RAPPORT AU PIB ET EMPLOI, EN %**

	VAB pm	VAB cf	VAB pm + branche production moyens de transport	Emploi (%)
L * 1988	3,8	5,9	3,9	5,8
D ** 1984	3,4	4,2	7,2	3,6
F ** 1984	3,6	1)	6,8	4,1
B ** 1984	6,0	8,1	7,8	7,0
NL **1983	4,1	5,3	5,1	7,0
I ** 1984	5,0	7,0	6,6	4,6

\* Version luxembourgeoise (Source: Annuaire du STATEC).

\*\* Version européenne (Source: "Comptes nationaux SEC", Eurostat 2C 1987.)

1) Non-indiqué dans Eurostat.

En 1984, l'apport au PIB luxembourgeois a été le résultat de 499 entreprises, contre 556 en 1980. Le recul du nombre des unités d'exploitation peut s'expliquer par la conjonction des deux phénomènes de concentration et de disparition, qui ont d'ailleurs été particulièrement importants dans les transports routiers de personnes et de marchandises (tableau 2). Cependant, le nombre total d'entreprises est en augmentation depuis 1984, grâce à la contribution des secteurs "Transports routiers de marchandises", "Transports aériens et services annexes" et "Agences de voyage".



Tableau 2: NOMBRE D'ENTREPRISES

Branche	Années													
	1970	74	75	78	79	80	81	82	83	84	85	86	87	88
7 Transports et communications	567	597	580	555	572	554	534	513	507	504	509	523	546	555
71 Chemin de fer	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
72 Transports routiers	523	542	522	483	490	467	445	428	422	411	408	415	433	436
721/722 Transports routiers de personnes	193	192	181	173	176	174	168	156	156	151	148	142	144	137
721 Transports routiers de personnes (excepté taxis)	83	82	69	67	64	62	58	52	53	48	47	47	50	45
722 Taxis	110	110	112	106	112	112	110	104	103	103	101	95	94	92
723 Transports routiers de marchandises	330	350	341	310	314	293	277	272	266	260	260	273	289	299
73 Transports fluviaux *	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	3	4
75-77 Transports aériens et services annexes aux transports	42	53	56	70	80	85	85	81	79	88	95	98	103	108
75 Transports aériens	3	4	4	6	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
76 Services annexes aux transports	5	6	6	6	9	8	11	11	12	12	12	11	11	12
77 Agences de voyage, intermédiaires des transports, dépôts et entrepôts	34	43	46	58	66	72	69	65	62	71	78	82	87	91
771 Agences de voyage	20	28	30	37	43	48	46	43	41	46	50	55	59	61

Source: Annuaire du Statec  
(Histor. pp 168/169)

\* Activités annexes à la navigation intérieure (762)

La part relative des transports dans le produit intérieur ne fournit pourtant qu'une indication approximative de l'importance économique du secteur.

En effet, le concept de PIB ne reprend que les prestations de transports qui font l'objet d'une transaction sur le marché. Sont donc exclus les services de transports effectués dans un but d'autosuffisance par les ménages ce qui sous-évalue et le PIB et la part relative des transports.

Ne sont également pas pris en considération les services de transports produits par certaines firmes pour leurs propres besoins et qui disposent à cette fin de leur propre parc de transport. Ce n'est alors pas le PIB qui est sous-estimé, mais uniquement la part relative des transports.

Le nombre de personnes occupées dans le secteur en question s'est élevé en 1980 à 8720 et a augmenté au cours de la décennie précédente de quelque 1100 unités (tableau 3) malgré une diminution du nombre d'entreprises, ce qui illustre la tendance à l'augmentation des effectifs par entreprise.

En termes relatifs, l'emploi se chiffre à 5,8% de l'emploi total en 1988, ce qui - par rapport aux autres pays recensés dans le tableau 1 - constitue la contribution la plus significative, contrairement à ce qu'il en est pour l'apport du secteur au produit intérieur.

Cet état des choses (emploi relatif élevé par rapport à la contribution au PIB) ne s'explique pas par une moindre productivité, mais trouve son origine dans l'existence d'une branche à haute valeur ajoutée relativement peu intensive en travail, à savoir les banques.

La part dans le produit intérieur du transport s'en trouve automatiquement réduite sans qu'on assiste à une réduction parallèle de la part relative dans l'emploi total.

Mais plutôt que de tirer des conclusions hâtives à partir des chiffres agrégés d'une économie de très petit espace où la loi des grands nombres ne joue pas, il est indiqué de procéder à une analyse plus désagrégée du secteur des transports.

### **1112. L'analyse par branches**

Le secteur des transports peut être désagrégé en différentes branches qui le constituent par l'utilisation d'une typologie statistique classique qui distingue entre les transports par route, par chemin de fer, par air et par eau.

Le tableau 4 donne une vue à différents moments dans le temps de la structure du secteur et identifie les contributions absolues et relatives des branches de transport aussi bien par rapport à la valeur ajoutée que par rapport à l'emploi.

Tableau 4: CONTRIBUTION DES BRANCHES DE TRANSPORT

Branche	Année	1) Valeur ajoutée brute au coût des facteurs en valeur (en million) (en %)	2) Valeur ajoutée brute aux prix du marché y compris TVA (en million) (en %)	3) Emploi (unités)
Chemins de fer	1970	1.508,8	1.234,8	4.389
	1975	2.521,9	1.156,6	4.204
	1980	3.832,3	1.350,1	4.199
	1985	5.052,7	1.189,0	3.741
	1988	5.480,0	1.265,0	3.646
Transports routiers entreprises publiques (personnes)	1970	141,7	49,9	488
	1975	357,5	47,1	526
	1980	521,4	88,5	581
	1985	718,5	110,5	552
1988	838,8	121,8	581	
Transports routiers entreprises privées (personnes)	1970	92,0	62,5	348
	1975	241,0	139,0	351
	1980	343,3	116,6	423
	1985	552,8	181,2	431
1988	598,2	184,7	468	
Transports routiers (marchandises) et déménagements	1970	436,8	459,2	1.467
	1975	832,7	880,2	1.530
	1980	1.203,2	1.242,7	1.585
	1985	2.164,5	2.236,7	1.648
1988	3.087,0	3.194,1	2.387	
Transports fluviaux	1970	-	-	29
	1975	-	-	36
	1980	27,5	27,5	33
	1985	34,0	34,3	29
	1988	33,5	35,1	33
Transports aériens et annexes transports	1970	194,7	167,8	601
	1975	798,6	802,8	1.194
	1980	1.687,3	1.660,7	1.515
	1985	2.854,3	2.867,8	1.457
1988	4.347,1	4.382,0	1.904	

Tableau 4: suite

Agences de voyage	1970	408	1,7	41,4	2,0	133
	1975	52,6	1,9	53,4	1,7	126
	1980	156,8	2,0	154,0	3,2	236
	1985	268,3	2,3	263,5	3,7	319
	1988	321,4	2,2	315,7	3,3	393
Taxis	1970	36,4	1,5	38,1	1,8	179
	1975	80,7	1,6	85,3	2,7	233
	1980	105,9	1,3	112,5	2,4	236
	1985	144,0	1,2	153,0	2,2	236
	1988	146,2	1,0	155,3	1,6	242
Total	1970	2.463,4	100,0	2.065,8	100,0	7.634
	1975	4.902,8	100,0	3.182,2	100,0	8.197
	1980	7.877,7	100,0	4.752,6	100,0	8.808
	1985	11.789,1	100,0	7.036,0	100,0	8.413
	1988	14.852,2	100,0	9.653,7	100,0	9.654

Source: STATEC

Plusieurs tendances peuvent être dégagées:

- le déclin de l'importance relative des chemins de fer, déclin particulièrement prononcé si on fait abstraction des interventions financières de l'Etat, c'est-à-dire, si l'on se réfère à l'agrégat de la valeur ajoutée brute aux prix du marché;
- la croissance continue depuis 1970 de l'apport relatif des transports routiers de marchandises malgré la légère diminution en 1980 qui, probablement, a été plutôt d'ordre conjoncturel (taux de croissance annuel moyen de la VAB cf 1970-1988: 11,5%);
- la hausse significative des activités aériennes et annexes aux transports dont la valeur ajoutée engendrée a augmenté de façon substantielle depuis 1970. En effet, si la part relative afférente a été de 2,9% en 1970, elle s'élève à 29,3% en 1988 (taux de croissance annuel moyen de la VAB cf 1970-1988: 18,8%);
- la valeur ajoutée brute aux prix du marché dans les transports de personnes n'a connu qu'une très faible progression depuis 1970 (5,7% en croissance moyenne), puisqu'une partie de la branche (lignes publiques exploitées par des entreprises privées ou publiques) est largement financée par des interventions financières de l'Etat. Depuis 1980, la part relative diminue régulièrement;
- l'emploi total a augmenté, le facteur dynamique ayant été constitué par l'embauche dans les branches aériennes et annexes aux transports et le transport routier et déménagements, tandis que le nombre de personnes employées aux chemins de fer a régressé;
- une augmentation de productivité peut être déduite du fait que l'emploi relatif a diminué, l'apport total des branches en valeur ajoutée restant à peu près constant.

## 112. L'apport indirect

Presque toute activité sociale en général et économique en particulier requiert le déplacement dans l'espace entre deux ou plusieurs endroits donnés, soit de personnes à des fins professionnelles ou de loisirs, soit de biens et de services pour des besoins de production, de distribution ou de consommation finale.

Le secteur des transports est donc un secteur de base qui fait partie intégrante du tissu économique et qui, en vendant sa prestation à la majorité des autres entreprises, est une condition nécessaire au fonctionnement des mécanismes économiques et donc à la création de valeur ajoutée dans les branches agricoles, industrielles et de services.

Pour s'en convaincre, il suffit de se rappeler le rôle joué par le réseau des transports dans le démarrage de l'économie luxembourgeoise. La mise en place d'un système de transports efficace a permis à la très petite économie fermée et retardée de s'ouvrir aux échanges extérieurs et d'entamer ainsi une période de croissance, certes irrégulière, mais quasi permanente.

Ce rôle économique fondamental du transport combiné à des considérations d'ordre stratégique et politique font que la politique des transports a depuis toujours été un domaine politiquement aussi sensible qu'économiquement important et donc un terrain de choix des interventions de l'Etat.

Mais les prestations de transport n'entrent pas seulement comme éléments payants ou comme externalités dans les fonctions de production des autres firmes. Elles induisent en aval des activités annexes au transport et en amont une demande dérivée pour des biens et des services de consommation intermédiaire et d'investissement.

Il s'agit cependant de ne pas perdre de vue que, de par sa très petite dimension et l'inévitable spécialisation qui en découle - à cause de la disponibilité quantitative et qualitative limitée des ressources naturelles et humaines et de l'inexistence d'une demande intérieure significative - le Luxembourg doit importer une grande partie des biens et des services de consommation intermédiaire et de capital.

Les effets d'entraînement que génère une activité à l'intérieur du territoire national se font donc sentir plus en aval qu'en amont.

La troisième colonne du tableau 1 donne une idée approximative des effets indirects de premier ordre en amont, calculés en ajoutant la valeur ajoutée des branches produisant les moyens de transports à la valeur ajoutée du secteur des transports. Loin d'être négligeable dans des pays comme l'Allemagne ou la France, ces effets sont pourtant minimes au Luxembourg. La différence enregistrée au Luxembourg entre les deux chiffres s'explique par la production de 3 ou 4 entreprises luxembourgeoises actives dans la construction de matériel de transport, mais travaillant essentiellement pour l'exportation.

Il est pourtant utile d'avoir une idée de la demande dérivée des branches de transport et pour les besoins de l'analyse du fonctionnement et de la structure des branches et pour les besoins de considérations macroéconomiques relatives au commerce extérieur et à l'évolution de la balance courante.

#### **1121. La consommation intermédiaire**

Le tableau 5 retrace l'évolution des différents postes de consommation intermédiaire effectuée par les différentes branches.



**Tableau 5: CONSOMMATION INTERMÉDIAIRE**

Structure des achats de biens et de services pour la consommation intermédiaire (1972-1975, 1980): chiffres absolus  
(classes, certains groupes et sous-groupes de la NACE)

Unité: million de francs

Spécification	Année	Total Achats de biens et de services	Sous-traitance propre dite	Frais de restauration et d'hébergement, achats de titres de transport 1/	Cartons et lubrifiants 2/	Pneus	Électricité, gaz et eau	Réparations et entretien	Loyers bâtiments	Loyers machines et véhicules	Téléphone	Publicité	Taxes, péages	Assurances	Divers	cont: Achats de biens destinés à la revente
71 Chemins de fer	1972	249.1	10.1 <sup>3/</sup>	-	40.3	1.9	26.7	4/	...	66.7	1.5	...	-	5.1	57.8	-
	1973	273.8	8.6 <sup>3/</sup>	-	52.9	1.8	29.6	...	72.2	1.4	...	-	5.6	91.5	-	
	1974	324.3	11.7 <sup>3/</sup>	-	73.4	2.0	46.0	...	81.0	1.6	...	-	6.6	102.0	-	
	1975	409.0	12.9 <sup>3/</sup>	-	82.6	2.5	58.2	...	93.3	1.4	...	-	7.6	150.5	-	
	1980	547.1	18.7 <sup>3/</sup>	-	132.9	2.5	92.2	...	111.2	2.5	...	-	10.8	176.3	-	
72 Transports routiers	1972	768.3	172.5	37.3	138.1	50.7	9.6	112.8	12.9	.	.	...	12.7	19.7	202.5	...
	1973	929.8	261.5	46.1	170.5	53.1	4.4	145.5	11.4	.	.	...	27.5	23.3	166.5	...
	1974	1 154.6	336.5	36.8	228.7	66.8	5.7	171.4	15.7	.	.	...	34.8	26.1	230.1	...
	1975	1 241.0	423.2	46.3	245.0	58.1	7.3	143.6	30.4	.	.	...	20.7	25.3	241.1	...
	1980	2 008.5	536.1	114.5	453.6	75.0	14.2	225.3	27.9	88.3	12.5	12.1	34.9	38.5	376.5	92.2
721/722 Transports routiers de personnes	1972	179.9	3.9	37.3	29.1	11.8	1.3	30.0	2.9	.	.	...	1.3	6.6	56.7	...
	1973	211.2	3.2	46.1	38.9	11.7	1.7	43.0	3.2	.	.	...	1.2	8.2	54.0	...
	1974	229.3	4.0	36.8	55.3	18.6	1.9	49.8	3.4	.	.	...	1.8	9.6	48.1	...
	1975	259.3	4.4	46.3	67.7	17.6	2.8	43.1	5.8	.	.	...	1.8	9.3	50.5	...
	1980	482.1	16.1	114.5	109.8	16.3	6.6	65.8	5.2	7.1	2.7	6.6	3.2	11.2	117.0	30.2
721 Transports routiers de personnes, excepté taxis	1972	149.4	3.9	37.3	20.7	9.9	0.9	23.3	1.8	...	0.9	...	1.3	5.4	44.1	...
	1973	176.7	3.2	46.1	28.5	9.7	1.2	36.9	1.8	...	1.1	...	1.2	6.4	40.8	...
	1974	192.2	4.0	36.8	44.5	17.2	1.3	40.8	1.2	...	1.0	...	1.8	7.6	36.0	...
	1975	223.7	4.4	46.3	57.0	15.7	2.2	34.9	4.0	...	1.1	...	1.8	7.7	48.6	...
	1980	424.3	16.1	114.5	96.6	15.0	6.1	57.5	3.6	3.7	1.9	6.2	2.2	10.0	90.9	30.2
7211 Entreprises publiques d'autobus	1972	39.5	0.3	-	6.1	4.1	0.2	7.8	0.1	-	-	-	-	2.1	18.9	-
	1973	47.6	0.1	-	7.8	2.5	0.2	16.4	-	-	-	-	-	2.4	18.2	-
	1974	46.9	0.2	-	11.4	7.0	0.2	12.8	-	-	-	-	-	2.7	11.6	-
	1975	49.5	-	-	17.5	3.7	0.9	6.6	0.1	-	-	-	-	2.7	18.0	-
	1980	89.9	1.6	-	25.3	3.8	4.3	14.3	-	-	-	-	-	4.2	35.4	-
7212 Entreprises privées d'autobus	1972	109.9	3.6	37.3	14.6	5.8	0.7	15.5	1.7	...	0.8	...	1.3	3.3	25.3	...
	1973	129.1	3.1	46.1	20.7	7.2	1.0	20.5	1.6	...	1.1	...	1.2	4.0	22.6	...
	1974	146.3	3.8	36.8	33.1	10.2	1.1	28.0	1.2	...	1.0	...	1.8	4.9	24.4	...
	1975	174.2	4.4	46.3	39.5	12.0	1.3	28.3	3.9	...	1.1	...	1.8	5.0	30.6	...
	1980	334.4	14.5	114.5	70.3	11.2	1.8	43.2	3.6	3.7	1.9	6.2	2.2	5.8	56.5	30.2
722 Taxis	1972	30.5	-	-	8.4	1.9	0.4	6.7	1.1	0.1	...	...	-	1.2	10.7	...
	1973	34.5	-	-	10.4	2.0	0.5	6.1	1.6	0.1	...	...	-	1.8	12.0	...
	1974	37.1	-	-	10.8	1.4	0.6	9.0	2.2	0.2	...	...	-	2.0	10.9	...
	1975	35.6	-	-	10.7	1.9	0.6	8.2	1.3	0.2	...	...	-	1.6	10.6	...
	1980	57.8	-	-	13.2	1.3	0.5	8.3	1.5	3.4	0.8	0.4	1.0	1.2	26.1	16.1
723 Transports routiers de marchandises	1972	599.9	168.6	-	109.0	38.9	8.3	82.8	10.0	...	...	...	11.4	13.1	146.8	...
	1973	718.6	258.3	-	131.6	41.4	2.7	102.5	8.2	...	...	...	26.3	15.1	132.5	...
	1974	925.3	334.5	-	173.4	48.2	3.8	121.6	12.3	...	...	...	33.0	16.5	182.0	...
	1975	981.7	418.8	-	177.3	40.5	4.5	100.5	24.6	...	...	...	18.9	16.0	180.6	...
	1980	526.4	519.0	-	343.8	58.7	7.6	159.5	22.7	81.2	9.8	5.5	31.7	27.3	259.6	62.0
73 Transports fluviaux	1980	23.9	-	-	11.1	-	0.1	5.2	-	-	-	0.1	1.0	0.9	5.5	1.1
771 Agences de voyage	1972	400.3	-	370.8	...	...	0.3	...	3.2	...	4.0	4.3	-	0.2	17.5	...
	1973	466.2	-	439.2	...	...	0.5	...	3.4	...	4.1	4.6	-	0.1	14.3	...
	1974	521.8	-	493.5	...	...	0.5	...	3.9	...	4.2	5.3	-	0.1	14.4	...
	1975	753.0	-	732.9	...	...	0.6	...	3.4	...	4.4	5.0	-	0.1	15.6	...
	1980	1 507.3	-	1 499.9	0.5	0.1	1.8	3.8	8.3	1.7	11.9	19.4	-	0.4	59.5	0.1

1/ comprend les achats de voyages organisés, titres de transports etc. relatifs à l'activité d'agences de voyage

2/ y compris gazoil et fuel chauffage

3/ transports de personnes et de marchandises par route

4/ la quasi-totalité des réparations sont effectuées par le personnel des Chemins de fer

Source: Les transports et les activités annexes aux transports  
(STATEC)

Sur la période recensée dans le tableau ci-avant, la hausse substantielle des dépenses pour carburants et lubrifiants trouve son origine dans les deux explosions des prix pétroliers qui ont eu lieu en 1973 et en 1979. Les prix du gasoil routier par exemple ont progressé de 216 % entre 1970 et 1980.

Aux chemins de fer, 24,3 % du total des dépenses de consommation intermédiaire sont destinées aux dépenses de carburants et de lubrifiants, les redevances pour machines et véhicules absorbant 20,3 %; 16,9 % revenant à la consommation d'électricité, de gaz et d'eau (pour 1980, faute de données nouvelles).

Dans les transports routiers de personnes, les frais de restauration et d'hébergement et les achats de titres de transports constituent les dépenses les plus importantes tandis que dans les transports de marchandises les dépenses de sous-traitance et de carburants prédominent.

Parmi l'ensemble de ces dépenses de consommation intermédiaire réalisées par les différentes branches de transport, ce sont les dépenses pour réparations, téléphone, publicité, assurance et autres qui sont susceptibles de se porter sur des produits à l'intérieur tandis que les dépenses, entre autres pour le carburant et l'électricité, sont largement des dépenses d'importation.

### 1122. Les investissements

#### - Considérations de principe.

Tandis que les décisions de consommation intermédiaire dépendent largement du niveau de production et constituent, de par la substituabilité limitée entre facteurs de production aussi bien qu'entre biens intermédiaires, des décisions relativement automatiques, il n'en est pas de même des décisions d'investissement.

L'objectif des investissements est d'acquérir et de disposer d'une infrastructure et d'un parc de matériel adaptés à une capacité optimale de production, c'est-à-dire, capable de satisfaire les besoins des usagers tels qu'ils sont exprimés à travers la demande pour ces derniers.

Mais la définition même de la capacité optimale de production pose un problème.

Dans une optique de très court terme (journalière), la réponse aux variations horaires de la demande nécessite un choix. Faut-il disposer d'une capacité suffisante pour pouvoir satisfaire pleinement la demande de pointe au risque d'une capacité excédentaire pour le restant de la journée ou, par contre, faut-il disposer d'une capacité plus limitée et, soit opérer d'une façon dissuasive par le biais du tarif lors des heures de pointe, soit tout simplement accepter que la qualité des moyens de transport se détériore, entre autres, en termes de commodité, rapidité, fiabilité durant les heures de pointe?

Dans une optique de plus long terme, il s'agit de choisir entre deux stratégies extrêmes:

- La première consiste dans la création de capacités excédentaires dans le court et moyen terme afin de pouvoir faire face à une demande future qu'on anticipe plus élevée que la demande actuelle. Cette façon de procéder pourrait être pertinente. Créer des capacités excédentaires à court terme mais optimales à long terme peut être économiquement justifié s'il existe des "économies de croissance", c'est-à-dire s'il revient plus cher d'étendre une infrastructure déjà en place que d'incorporer immédiatement dans l'investissement initial une capacité supplémentaire qui s'avérera nécessaire par après.

La décision d'investir est rendue difficile par le fait qu'il existe une incertitude quant à la demande future qu'il faut anticiper. Ce problème devient d'autant plus considérable que les délais qui s'écoulent entre la conception et la réalisation d'un investissement sont assez longs.

Dans un contexte dynamique, il est donc quasi impossible qu'à un moment donné la capacité existante soit optimale, c'est-à-dire que l'infrastructure en place ne se caractérise ni par une surni par une sous-capacité.

- D'ailleurs, l'existence des contraintes européennes ne contribue pas à faciliter les choix. Elles ajoutent une dimension supplémentaire qui est celle des besoins des autres pays partenaires et d'un réseau européen cohérent et efficace.

Les exigences de transit peuvent rendre indispensables des investissements jugés peut-être excessifs à la seule échelle nationale, mais néanmoins optimales au niveau européen.

Un raisonnement qui rejetterait la création des voies de transports nécessaires au développement et à l'extension d'un réseau de transport européen en argumentant que de tels investissements ne profiteraient en fin de compte qu'aux régions des pays voisins en termes de valeur ajoutée créée, serait pécher par un égocentrisme tout à fait déplacé.

Ce serait également manquer le point essentiel, à savoir qu'un petit espace économique ouvert doit, à son tour, pouvoir profiter des infrastructures des pays voisins sans lesquelles les flux extérieurs vitaux à son économie seraient sévèrement hypothéqués.

Au-delà des variables intéressant directement le secteur des transports, l'appréciation de la rentabilité doit également intégrer la multitude des effets induits par la réalisation des projets portant, entre autres, sur la croissance et l'équilibre régional à travers les décisions de localisation des entreprises et de résidence des particuliers, sur l'environnement et l'aménagement du territoire, sur les finances publiques de par les fonds publics finançant directement ou indirectement ces projets.

La nécessaire prise en compte de ces effets se double de l'exercice délicat de les chiffrer - surtout en ce qui concerne les externalités positives et négatives, qui, par nature, n'ont pas de valeur marchande - et rend une analyse coûts-bénéfices extrêmement complexe.

Le Conseil Economique et Social estime qu'une telle analyse reste néanmoins indispensable, même si on devait se limiter à des conclusions qualitatives. Au moins disposerait-on d'un critère d'évaluation et d'appréciation qui évitera de prendre des décisions purement arbitraires où les coûts sociaux dépasseraient de loin les bénéfices sociaux.

- Statistiques et commentaires (cf: tableaux no 16 et 17)

La production de prestations de transports nécessite des investissements en capital substantiels de par les montants à engager. Les indivisibilités et la longévité de certains biens d'investissement sont à l'origine d'importantes fluctuations dans l'agrégat des investissements.

Ces fluctuations sont particulièrement amplifiées dans un pays de petite dimension où tout projet d'une certaine envergure a immédiatement une répercussion considérable, voire démesurée, sur les agrégats, comme en témoigne l'achat par la société de transport international Cargolux d'un avion gros porteur (2,2

milliards) en 1980 (tableau 6) qui non seulement a propulsé à la hausse les dépenses d'investissements, mais qui a également creusé le déficit de la balance commerciale.

Les investissements effectués dans les transports s'élèvent en moyenne à 5% du total des investissements annuels de l'économie luxembourgeoise.

Le tableau 6 retrace les dépenses relatives d'investissements des différentes branches.

**Tableau 6: DEPENSES RELATIVES D'INVESTISSEMENT PAR BRANCHES (%)**

Année	70	75	78	80	81	82	83	84	85	86	87
Branche											
Chemin de fer	53,0	42,4	30,5	21,9	39,9	35,7	19,0	22,6	35,5	42,2	21,2
Transport routier de personnes	12,4	10,3	7,3	3,9	14,2	10,5	8,7	11,6	14,2	15,3	3,9
Transport routier de marchandises	19,6	11,2	10,1	7,8	25,3	28,0	11,3	17,1	24,1	25,2	8,7
Transport aérien et services annexes aux transports	15,0	36,1	52,1	66,4	20,6	25,7	60,9	46,3	26,3	17,4	66,2

Source: STATEC

Rem: découle des tableaux 17 et 18, pages 39 à 42.

- Les données chiffrées qui précèdent cachent cependant des réalités qui diffèrent selon les branches suivant leurs conditions d'exploitation et de financement particulières.

. En ce qui concerne les chemins de fer, le Luxembourg avec ses quelque 270 km de lignes ferroviaires, contre 540 en 1945, risque de n'avoir pas une production suffisante dans la phase des économies d'échelle, la demande nationale étant insuffisante pour engendrer une capacité de production qui permettrait d'exploiter à fond les potentialités d'échelle.

La distance maximale taxée au Luxembourg se situe dans les 50-149 km par opposition à des distances nettement supérieures dans les pays voisins, ce qui illustre parfaitement bien le problème d'exploitation à fond des économies d'échelle auquel est confronté le chemin de fer luxembourgeois.

**Tableau 7: CHEMINS DE FER: TRAFIC NATIONAL DE MARCHANDISES PAR TRANCHE DE DISTANCE**

(Unité:1.000t)

KM	0-49	50-149	150-499	> 500
Allemagne	94.568	45.331	63.766	16.311
France	8.074	19.418	49.648	23.498
Pays-Bas	252	118	898	--
Belgique	186	1.769	435	--
Luxembourg	17	90	--	--

Source: Eurostat, Série 7A: Transports, Communications, Tourisme: 1987

Il est intéressant de constater que l'administration française a réalisé jusqu'en 1940 sur l'exploitation du réseau Guillaume-Luxembourg un certain bénéfice. L'explication en est précisément que le réseau luxembourgeois n'a pas été exploité comme un réseau autonome, mais qu'il a été considéré comme une partie intégrante du réseau ferroviaire français. A part le fait du monopole des chemins de fer, une telle approche de gestion a été plus économique et elle a permis de répercuter les coûts fixes sur un volume de transport plus large. Ainsi, le matériel roulant tant moteur que remorqué provenait du parc français et n'a, dès lors, pas dû être étendu pour satisfaire les besoins limités du réseau luxembourgeois.

Deux conséquences découlent des considérations précédentes: D'abord il ne peut subsister qu'une seule entreprise dans le domaine du rail et deuxièmement, toutes autres choses égales par ailleurs, les coûts unitaires de production par voyageur-km ou par tonne-km risquent d'être plus élevés au Luxembourg que dans les pays voisins où une demande plus élevée peut pousser vers le bas les coûts unitaires de production.

- . Contrairement au chemin de fer où les achats de moyens de transport s'élèvent à près d'un tiers de l'investissement total, les entreprises de transports routiers affectent environ deux tiers de leur enveloppe d'investissement à l'achat de biens d'investissement mobiles.

Cette différence dans la structure d'investissement des modes de transport ne résulte pas d'un moindre besoin en moyens de transports aux chemins de fer, mais du fait que l'infrastructure routière est principalement à la charge de l'Etat ou des Communes, et donc des finances publiques et communales. Contrairement aux chemins de fer, les transports routiers ne subviennent pas directement aux coûts de construction et d'entretien de la voie publique.

Le financement par l'Etat des infrastructures routières mises à la disposition des usagers routiers rend possible, et malgré les taxes de circulation payées, une structure relativement atomistique et donc concurrentielle de la branche des transports routiers de marchandises et de personnes.

Les investissements dans les moyens de transports routiers suivent assez bien la conjoncture économique. En effet, il se fait que les délais de réaction aux variations conjoncturelles sont assez courts en ce qui concerne les possibilités d'acquérir des moyens de transports comme des voitures, des camions ou des autobus.

- . Dans les transports aériens et les services annexes aux transports, les investissements ont été élevés depuis 1973, tout en étant soumis à des fluctuations importantes.

Il faut citer à ce propos la construction d'une nouvelle aérogare en 1974-1975 ainsi que les acquisitions d'avions par les deux sociétés Luxair et Cargolux dans les années 1973, 1977, 1978 et 1980. Relevons également la construction d'un complexe catering et l'agrandissement du centre de fret par l'adjonction d'un container terminal par Luxair en 1974-1981.

Suite à la loi du 3 juin 1981 autorisant le Gouvernement à faire procéder à des travaux d'extension de l'aéroport de Luxembourg, la longueur de la piste de l'aéroport a été portée à 4 km.

Actuellement, l'accent est mis sur la modernisation des équipements techniques. La loi du 11 janvier 1990 a autorisé le Gouvernement à procéder à la construction d'une nouvelle tour de contrôle et à l'installation d'un radar secondaire.

La catégorie statistique des transports aériens et des services annexes aux transports reprend également des investissements, certes importants, tels que la construction de parkings souterrains, mais néanmoins totalement indépendants des transports aériens. Une désagrégation de cette catégorie statistique s'imposerait.

## 12. La consommation finale des ménages

Les services de transports représentent une dépense importante des ménages dans la mesure où presque toute l'activité de ces derniers nécessite le déplacement dans l'espace.

La comptabilité nationale donne une idée de l'évolution de la consommation finale des ménages sur le territoire économique aussi bien en valeur qu'en volume.

**Tableau 8: CONSOMMATION FINALE DES MENAGES POUR LES TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS**

base: 1985 = 100

	en prix courants	en prix constants
1970	3.029	8.796
1975	6.534	14.140
1980	13.359	19.922
1981	15.454	20.963
1982	17.818	20.935
1983	18.976	20.852
1984	20.028	20.721
1985	21.282	21.282
1986	21.561	23.119
1987	22.751	24.379
1988	24.709	25.784

Source: STATEC

L'augmentation annuelle moyenne en prix courants entre 1970 et 1980 se chiffre à quelque 16% et résulte de la conjonction d'une croissance annuelle des prix aussi bien que du volume. Entre 1980 et 1988 ce taux fut de 7%.



La consommation réelle a donc augmenté de façon substantielle et ceci malgré la hausse des prix de l'essence intervenue au cours de la période sous revue.

Ce résultat est d'ailleurs confirmé par les données des trois dernières enquêtes sur les budgets familiaux de 1963/1964, de 1977 et de 1986/1987.

Tableau 9: DEPENSES ANNUELLES MOYENNES PAR MENAGE (A REVENUS MODESTES)

	Ménages d'ouvriers						Ménages d'employés					
	1963/1964		1977		1986/1987		1963/1964		1977		1986/1987	
	Francs	% du total des dépenses	Francs	% du total des dépenses	Francs	% du total des dépenses	Francs	% du total des dépenses	Francs	% du total des dépenses	Francs	% du total des dépenses
Transports et communications	6.434	5,71	45.325	13,91	102.190	13,3%	8.754	6,68	58.199	14,85	139.388	14,2%

Source: Annuaire STATEC

Cet accroissement spectaculaire entre 1963/1964 et 1977 est dû à la diffusion progressive de la voiture de tourisme dans les ménages luxembourgeois et donc également à l'évolution induite des dépenses complémentaires liées à l'entretien, au sens large, des voitures.

En 1963/64 seulement 28 % des ménages possédaient une voiture de tourisme contre 91 % en 1977. Pour l'achat et les frais d'utilisation de véhicules, les ménages ont dépensé 51.700 francs en 1977 contre 7.600 en 1963/64 et 96.318 francs en 1986/1987.

Au fur et à mesure de la hausse des revenus réels, les voitures, initialement un objet de luxe, sont devenues un bien nécessaire à la vie de tous les jours.

L'attrait de la voiture réside dans sa capacité de servir aux ménages d'unité de production de prestations de services de transport à volonté par rapport aux contraintes imposées par l'utilisation des transports en commun. Les dépenses pour ces derniers ont d'ailleurs diminué de 2.205 francs en 1963/64 à 1.176 francs en 1977 pour se situer à 3.115 francs en 1986/1987.

La même évolution se retrouve dans l'indice des prix à la consommation dont les pondérations ont changé de la façon suivante:

**Tableau 10: TRANSPORTS ET INDICE DES PRIX A LA CONSOMMATION**

Pondération en o/oo			
	base 100 en 1984	base 100 en 1965	en 1991
-Voitures automobiles, accessoires et frais d'entretien	58,5	12	88,4
-carburants et lubrifi- ants	46,8	14	30,3
-transports publics	8,7	19	4,5*

Source: STATEC.

\* y compris avion (0,7%), non retenu à l'indice base 1984

En ce qui concerne la réduction de la part relative des transports publics, il faut être prudent dans l'interprétation puisque les billets pour le transport de personnes étant subventionnés, la diminution relative dans les dépenses des ménages ne signifie pas automatiquement une diminution correspondante des unités de transports consommées.

### 13. Les finances publiques

Les interventions de l'Etat dans le domaine des transports peuvent avoir des incidences budgétaires ou être d'ordre purement réglementaire, tels la réglementation de la concurrence et l'accès à la profession.

Par la suite, nous nous limiterons à l'analyse des interventions du premier type, à savoir celles dont les répercussions se reflètent directement dans les postes budgétaires liés à la fonction transport.

La fonction "transports et communications" a été la plus importante au cours des exercices budgétaires précédents.

Le tableau suivant indique, en utilisant le critère du volume de l'enveloppe budgétaire affectée, le rang respectif occupé par chaque fonction distincte dans la classification fonctionnelle du budget.

**Tableau 11: RANG OCCUPE PAR LES DIFFERENTES FONCTIONS DANS  
LES BUDGETS**

FONCTION	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990
Transports et commu- nications	1	1	1	1	1	2	2	2	1	1	2
Travail et sécurité sociale	3	2	2	2	2	1	1	1	2	2	1
Education nationale, culture et culte	2	3	3	4	3	3	3	3	3	3	3
Assistance sociale et services sociaux	4	4	4	5	4	8	8	8	6	5	5
Santé publique	5	6	5	6	6	5	5	4	4	4	4
Famille et popula- tion	9	8	7	8	7	6	6	7	8	7	7
Défense nationale	7	7	8	9	8	7	7	5	5	6	6
Affaires économiques	6	5	6	3	5	4	4	6	7	10	10
Agriculture, viti- culture, eau et forêts	8	9	9	10	9	9	9	9	9	8	8
Justice, ordre pu- blic et établis- sements pénitentiaires	10	10	10	11	10	10	10	10	10	9	9
Logements et urbani- sation	12	12	12	12	11	11	11	11	12	11	11
Affaires étrangères	11	11	11	7	12	12	12	12	11	12	12
Domages de guerre et autres grandes catastrophes	14	13	13	13	13	13	14	13	14	14	14
Production et trans- port d'énergie	15	15	15	15	15	14	15	15	15	15	15
Sports	13	14	14	14	14	15	13	14	13	13	13

Source: Statistiques budgétaires

En 1990, les dépenses pour transports et communications absorbent 22,9 % des dépenses totales budgétaires et extrabudgétaires de l'Etat, et en retranchant la sous-fonction postes et télécommunications, le chiffre correspondant s'élève à 16,2 %.

- . Ce sont les dépenses destinées au transport par rail qui ont absorbé au cours des dernières années la part la plus importante des deniers publics mis à la disposition du secteur transports. Les chiffres respectifs pour 1988, 1989 et 1990 tournent autour de 48%.
- . La même part est accordée à la sous-fonction "transports par route", qui contient les dépenses pour le fonds des routes et le fonds d'aménagement du Kirchberg. Il en résulte qu'une petite part seulement est accordée aux transports par air et par eaux intérieures:

Tableau 12: VENTILATION DES DEPENSES POUR LA FONCTION "TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS"

Unité: million de francs

	1980 compte	1981 compte	1982 compte	1983 compte	1984 compte	1985 compte général	1986 compte général	1987 compte général	1988 compte général	1989 budget	1990 budget (projet)
Dépenses d'ordre général	0,3	0,2	0,3	1,2	1,7	0,1	2,1	11,8	11,5	9,5	10,0
Transports par eau	77,0	79,5	83,3	83,1	75,3	79,9	87,8	70,0	72,0	74,0	74,9
route*	3.537,5	4.061,1	5.085,4	4.978,0	4.766,3	4.878,1	5.037,3	5.734,8	6.466,4	6.808,0	7.338,8
air	333,1	431,4	617,9	978,6	1.029,8	414,2	470,9	502,7	484,8	614,2	520,0
rail	4.283,5	4.770,4	5.295,4	5.753,7	5.831,7	6.080,6	6.290,0	6.764,6	6.678,9	7.139,9	7.285,0
P & T **	2.629,5	2.773,7	3.146,2	2.081,1	2.949,0	5.570,1	4.199,4	4.270,8	4.850,0	5.717,7	6.366,9
Total	10.860,9	8.769,5	12.116,3	14.595,7	14.653,2	15.023,1	16.087,5	17.354,7	18.503,5	20.363,2	21.595,6
Total sans P & T (1)	8.231,4	9.342,6	11.082,3	11.794,6	11.704,2	11.453,0	11.888,1	13.083,9	13.713,5	14.645,6	15.228,7
Total des dép.budgét.(2)	48.918,4	53.194,2	68.853,1	74.075,3	73.627,6	79.679,8	81.863,3	86.239,7	92.354,8	88.922,3	94.264,5
en % (1) et (2)	16,8	17,6	16,1	15,9	15,9	14,4	14,5	15,2	14,8	16,5	16,2

Source: Budget II (Statistiques)

\* contient les dépenses pour le fonds des routes et le fonds pour l'urbanisation et l'aménagement du Kirchberg.

\*\* contient les dépenses à charge du fonds d'investissement pour les postes et télécommunications.

(2) dépenses courantes et dépenses en capital.

- . Les dépenses pour le transport par air - troisième sous-fonction par ordre de grandeur décroissant - comprennent, d'une part, les dépenses de fonctionnement et d'exploitation de l'aéroport de Luxembourg, les dépenses de construction de l'aérogare et d'aménagement de l'aéroport et d'autre part, les dépenses occasionnées par le prolongement de la piste principale, les dépenses d'emprises et les dépenses d'équipement et d'installations de sécurité et de contrôle ainsi que des subsides à la société luxembourgeoise de navigation aérienne.
- . Le montant affecté au transport par eau comprend les charges de fonctionnement du service de la navigation fluviale ainsi que la prise en charge par l'Etat des annuités dues sur les emprunts contractés par la société du port fluvial de Mertert.

#### **14. Les coûts sociaux et environnementaux des transports**

Les prestations de transport produites par des entreprises publiques ou privées ainsi que par des particuliers sont à l'origine d'effets externes négatifs et/ou positifs.

Les externalités négatives peuvent être divisées grosso modo en quatre catégories:

- la dégradation de l'environnement à la suite d'effets nocifs originaires de la production de prestations de transports;
- les congestions et délais subséquents imposés aux utilisateurs des modes;
- les accidents;
- l'exploitation et donc la disparition des ressources naturelles non renouvelables.

Notre infrastructure de transport, atteint des coefficients de densité en termes de population ou de superficie semblables, voire supérieurs, à ceux des pays voisins.



Tableau 13: LES RESEAUX DE VOIES DE COMMUNICATION ET LEUR DENSITE\*

	1) Réseau de chemin de fer			2) Réseau routier				3) Voies navigables intérieures	
	en km	en km/ 1000 hab.	en km/ km <sup>2</sup>	en km	en km/ 1000 hab.	en km/ km <sup>2</sup>	autoroutes en km	en km	en km/ km <sup>2</sup>
Luxembourg	270	0,74	0,10	5.300	14,32	2,05	44	37	0,01
Allemagne	28.417	0,46	0,11	495.400	8,09	1,99	8.400	4.503	0,02
Belgique	3.954	0,40	0,12	130.300	13,16	4,27	1.500	1.510	0,58
France	34.384	0,63	0,06	804.407	14,49	1,46	5.715	6.603	0,01
Pays-Bas	2.824	0,19	0,07	97.100	6,60	2,32	2.000	4.831	0,12
CE - 12	110.941	0,40	--	--	9,20	--	26.148	20.277	

Source: Eurostat

\* Les chiffres se rapportent aux années 1984 ou 1986.

Il est indéniable, puisqu'inévitable, que les activités de transport développées dans le cadre de cette infrastructure ont un impact direct sur l'environnement au sens large.

Ces effets résultent à la fois de l'impact physique même des installations, consommatrices d'espace, de leur localisation détruisant souvent la beauté naturelle voire l'équilibre écologique sur certains sites ainsi que de leur utilisation qui est à l'origine de bruits, de la pollution de l'air et de l'eau ou du dépérissement des forêts.

Ces effets ne sont guère pris en compte par les mécanismes du marché de sorte que les prix des prestations de transport ont tendance à sous-évaluer les coûts sociaux et environnementaux supportés par la collectivité.

Il ne faut cependant pas perdre de vue un point crucial souvent ignoré dans le cadre de la présente discussion qui est qu'au-delà des effets négatifs directs des systèmes de transports, la production d'inputs pour ces derniers peut créer des effets similaires. En effet, l'utilisation d'un mode de transport, apparemment peu polluant, peut déplacer la pollution vers la production de ses inputs.

Ces liens indirects rendent complexe l'appréciation de ces effets surtout si on dépasse la vue partielle, puisque sectorielle, pour adopter une approche plus globale de la problématique. Une étude publiée par la revue "Transports" a d'ailleurs résumé l'impact sur l'environnement des différents modes de transports:

Tableau 14: IMPACTS DE DIFFERENTS MODES DE TRANSPORT SUR L'ENVIRONNEMENT

Modes impacts	Trafic routier	Trafic urbain	Aéroports	Avions en route	Voles ferrées	Transport d'énergie électrique	Pipeline conduites souterraines
Bruit		++	+++	+	+	-	-
Toxiques		++	+	haute atmosph?	selon propuls.	-	-
Odeurs		+	+	-		-	-
Fumées		+	+	-		-	-
Poussières		+	+	-	+	-	-
Intrusion visuelle	+++	+à+++	++	-	+	+++	-
Consommation d'espaces	+++	+++	++	-	+	++	-
Effets écologiques	+++	-	+	(bang?)	+	-	parfois
Coupures d'habitat	+	+++	++	-	++	+	-

Source: Revue "Transports"

+++ impact a priori très important

++ impact a priori important

+ impact a priori sensible

- pas d'impact.

Une autre nuisance qui s'accompagne d'un coût économique important, mais souvent ignoré, sont les congestions qui, non seulement sont à l'origine d'une pollution et d'un gaspillage de carburant inutiles, mais qui causent également une mauvaise allocation du temps. Les heures perdues par un individu dans un embouteillage auraient pu trouver une utilisation alternative bien plus efficace ou plus agréable.

Ces bouchons occasionnent également des frais de transport supplémentaires, ce qui, en augmentant les coûts de production de l'économie toute entière, constitue une perte sèche.

Une autre externalité dont la dimension est notable sont les accidents de la circulation.

Au Luxembourg, le nombre d'accidents de la route ne diminue que lentement.

**Tableau 15: NOMBRE D'ACCIDENTS DE LA ROUTE ET VICTIMES**

Année	ACCIDENTS AU TOTAL	TUES	VICTIMES AU TOTAL
1979	4.058	90	2.376
1980	4.022	98	2.381
1981	4.071	100	2.741
1982	3.796	75	2.039
1983	3.985	85	2.203
1984	4.459	70	2.187
1985	4.392	79	2.076
1986	4.567	79	2.062
1987	4.324	68	1.750
1988	4.521	84	1.947
1989*		67	1.906

Source: STATEC, annuaire

Une étude du STATEC a abouti à la conclusion qu'en 1978 les coûts des accidents au Luxembourg se sont élevés à 2,8 milliards de francs ou 2,5 % du produit intérieur brut. D'un autre côté, une étude postérieure a montré que les emplois créés par les conséquences directes et indirectes des accidents se sont chiffrés dans la même année à 900 unités soit 0,6 % de l'emploi intérieur.

-----  
\* Données provisoires.

Les accidents engendrent incontestablement une charge pour la société que cette dernière doit réduire.

Le fait que les conducteurs, malgré la connaissance des risques, recourent à la voiture plutôt qu'à un autre mode plus sûr, montre que les avantages que procure la voiture sont jugés prévaloir sur les risques potentiels y associés.

Certes, il faut chercher à réduire le nombre d'accidents, mais comme ceci ne peut être atteint que par des vitesses limites moins élevées et par des contrôles et des amendes plus sévères, on peut dire que c'est un objectif presque utopique, car les préférences de la plupart des conducteurs s'y opposent.

Le quatrième groupe des effets négatifs identifiés, à savoir l'exploitation des ressources naturelles, est un phénomène dont le Luxembourg est moins concerné puisqu'il importe une majeure partie des ressources généralement utilisées dans la production des prestations de transports. Indirectement, la pollution de l'air pourtant est une cause du dépérissement d'une autre ressource naturelle, à savoir les forêts, phénomène auquel il faut pallier.

Les prestations de transports ne sont pas uniquement une source de coûts sociaux, mais elles engendrent aussi des bénéfices sociaux liés aux fonctions de transport en matière d'aménagement du territoire, de localisation des activités économiques ou en matière de relations internationales.

En accroissant la mobilité géographique, les moyens de transports modernes permettent, en effet, d'influencer et d'orienter les évolutions démographique et économique de concentration et de désertion. Aussi est-il indispensable de définir les fonctions du transport dans le cadre élargi de la politique de développement économique, de la politique régionale et de la politique du logement, en tenant compte des problèmes particuliers auxquels sont confrontées, d'une part, les agglomérations à forte densité de population et, d'autre part, les régions à faible densité.

En matière de relations internationales, les fonctions de transport reflètent bien sûr une importance particulière du Luxembourg qui, de par l'exiguïté de son territoire, est presque totalement dépendant des échanges extérieurs en produits et facteurs de production.

Ce n'est pas seulement l'industrie luxembourgeoise, essentiellement tournée vers les marchés extérieurs, qui a besoin d'un service de transport efficace, mais également les nouvelles unités de production de services.

Le développement de la place financière crée de nouvelles exigences en matière de transports et de communications de même que le rôle du Luxembourg en tant que centre européen abritant de nombreuses institutions de la Communauté nécessite des liaisons optimales avec les autres centres urbains européens.

Toute analyse d'une politique des transports doit tenir compte des relations internationales au même titre que des relations purement nationales et ceci d'autant plus que le pays est petit.

Finalement, il existe une relation étroite entre structure géographique du réseau de transport et localisation des entreprises.

La présence d'un réseau de transport efficace peut à la limite décider de l'implantation d'une entreprise dans un pays donné ou non. Ceci peut s'expliquer par le fait que les coûts de transport sont souvent un élément important dans les coûts des entreprises et ceci à deux niveaux:

- d'abord, le réseau des transports doit permettre un acheminement rapide des matières premières et l'accès facile de la main-d'oeuvre aux installations de production;
- ensuite, le réseau des transports doit assurer l'acheminement des produits fabriqués et des services vers les clients.

Les considérations précédentes illustrent l'énorme complexité du secteur des transports, qui complique toute élaboration d'une politique globale des transports. Celle-ci, si elle vise la réalisation de l'intérêt économique général, doit néanmoins s'efforcer de prendre en compte et d'évaluer l'ensemble des effets directs et indirects des différents moyens de transport sur le système économique, social et écologique.

## **15. Conclusion**

Le secteur des transports intervient pour quelque 5 % dans l'emploi total et sa contribution au PIB au coût des facteurs avoisine les 5 % en 1988.

Le véritable rôle économique des transports dépasse pourtant ces contributions chiffrées aux agrégats macroéconomiques de l'emploi et de la production dans la mesure où ces dernières ne tiennent pas compte des considérations suivantes:

- Les chiffres précédents n'incorporent pas les services de transports auto-produits, notamment par les ménages utilisant leur propre voiture pour les déplacements professionnels et de loisirs. Cette production de services de transports ne fait pas l'objet d'une offre et d'une demande de marché et n'est, dès lors, pas incluse de par son caractère non-marchand, dans la valeur ajoutée créée.
- Le transport est le secteur de base par excellence puisqu'il est une condition sine qua non de l'exercice de toute activité économique. Ceci entraîne qu'il peut être estimé que, pour des raisons économiques ou socio-économiques, le coût direct des différents modes de transport ne peut être porté intégralement à la charge des usagers, mais qu'il revient à la collectivité de contribuer à la couverture de ce coût par la fiscalité.

Par ailleurs, toute déficience du système de transport se diffuse à travers les relations inter-branches sur l'ensemble des activités économiques qui voient ainsi leurs coûts de production augmenter en proportion. Il en résulte des interventions financières de l'Etat devant couvrir les excédents des dépenses sur les recettes au-delà des compensations nécessaires pour le service public rendu.

Il s'en suit une perte de compétitivité pour l'économie luxembourgeoise et une diminution du niveau de vie pour la population.

- Les activités de transport sont la source d'effets d'entraînement en amont et en aval, moins importants chez nous qu'à l'étranger de par l'exiguïté du territoire. Les effets en aval sont cependant plus prononcés, le Luxembourg devant importer la quasi-totalité de l'infrastructure mobile et immobile.

- Le transport est également le secteur par excellence dont l'activité engendre des effets extérieurs négatifs ou positifs qui ne sont pas pris en considération dans les décisions individuelles des producteurs, mais qui sont à l'origine, soit de coûts, soit de bénéfices pour la collectivité toute entière. Les effets extérieurs négatifs se font sentir avant tout au niveau de la détérioration, au sens large, de l'environnement tandis que parmi les effets extérieurs positifs, il s'agit de relever l'impact des transports sur la localisation des activités économiques et la mobilité accrue des agents économiques.

Annuellement quelque 15 % du total des dépenses budgétaires et extra-budgétaires sont affectées à la fonction transports (postes et communications exclues). L'Etat intervient principalement pour contribuer à financer les infrastructures de transports, pour payer des subventions ainsi que pour financer une politique sociale de redistribution pratiquée à travers le contrôle et la fixation de tarifs de préférence (gratuité, quasi-gratuité etc.) ou par le maintien de services publics déficitaires. De par l'importance vitale de ce secteur pour l'économie tout entière et son influence sur l'évolution des grands équilibres macro-économiques et étant donné qu'il absorbe une partie significative des ressources de la collectivité, il n'est que légitime que le Conseil Economique et Social, d'une part, s'interroge sur l'utilisation et l'opportunité économique des montants engagés et que, d'autre part, il procède à une analyse du système des transports afin d'examiner dans quelle mesure ce dernier est à même de répondre dans des conditions de coûts raisonnables aux besoins de l'ensemble des usagers et donc de tous les agents économiques.



**TABLEAU 16: BIENS NEUFS ET BIENS USAGES IMPORTES DE 1974 A 1985**

Unité: Million de francs

	Machines, installations et autres matériels d'équipement 1	dont: Machines industrielles 1*	MoYens de transport 2	dont: Four transports à l'extérieur de l'entreprise 2*	Construc-tion de bâtiments et d'autres ouvrages 3	dont: Ouvrages de génie civil 3*	Total 4=1+2+3
	71a77 Transports et services annexes aux transports						
1974 .....	111,6	76,1	345,9	338,5	187,5	239,6	945,0
1975 .....	84,7	33,4	390,4	415,1	539,9	311,6	1.015,0
1976 .....	45,2	10,5	404,1	361,6	391,6	272,6	840,9
1977 .....	94,5	58,5	784,4	744,6	336,6	325,9	1.415,5
1978 .....	63,2	13,1	1.167,0	1.041,6	599,4	415,7	1.829,6
1979 .....	153,4	73,9	517,6	498,2	855,9	659,8	1.526,9
1980 .....	107,1	42,0	2366,6	2361,1	811,0	515,2	3284,7
1981 .....	148,7	58,3	457,9	455,5	821,9	529,0	1428,5
1982 .....	150,9	75,3	627,5	594,5	1026,0	677,6	1804,4
1983 .....	79,3	225,9	874,9	854,2	1045,2	829,2	1999,4
1984 .....	109,9	28,2	703,3	671,9	1093,9	1057,7	1907,1
1985 .....	182,4	69,7	831,2	797,9	672,1	577,5	1685,7
	71 Chemin de fer						
1974 .....	14,2	2,7	132,2	132,2	214,7	194,1	361,1
1975 .....	9,9	1,3	187,2	187,2	244,8	216,5	441,9
1976 .....	2,5	1,1	99,2	99,2	198,1	170,0	299,8
1977 .....	3,3	1,7	124,2	123,1	450,0	285,7	577,5
1978 .....	7,1	0,0	83,2	0,0	470,2	389,3	560,5
1979 .....	21,5	19,3	55,8	55,8	667,3	592,6	744,6
1980 .....	14,5	8,1	169,5	168,6	539,5	483,7	723,5
1981 .....	13,2	10,6	52,2	51,3	516,3	463,9	581,7
1982 .....	24,2	23,0	161,1	158,6	479,5	363,1	664,8
1983 .....	9,2	8,3	70,9	70,8	307,5	272,6	387,6
1984 .....	5,3	3,6	41,1	41,1	398,0	374,1	444,4
1985 .....	48,7	40,8	83,0	81,4	496,2	449,1	627,9

**TABLAU 16 (suite): BIENS NEUFS ET BIENS USAGÉS IMPORTÉS DE 1974  
A 1985**

Unité: Million de francs

	Machines, installations et autres matériels d'équipement	dont: machines industrielles	Moyens de transport	dont: Pour transports à l'extérieur de l'entreprise	Construction de bâtiments et d'autres ouvrages	dont: Ouvrages de génie civil	Total
	1	1x	2	2x	3	3x	4=1+2+3
<b>72 Transports routiers</b>							
1974 .....	38,3	24,7	207,2	202,8	91,7	45,2	337,2
1975 .....	22,0	13,5	156,5	152,2	18,7	3,9	197,2
1976 .....	12,2	3,5	196,0	185,9	36,6	3,7	244,8
1977 .....	20,7	12,4	239,0	216,1	28,6	1,4	288,3
1978 .....	26,8	6,5	259,7	241,7	25,2	1,9	311,7
1979 .....	27,3	15,0	381,3	363,7	49,2	36,4	457,8
1980 .....	30,5	12,8	209,7	209,7	111,1	2,5	351,3
1981 .....	50,7	18,7	371,2	371,2	126,6	11,5	548,5
1982 .....	57,9	37,4	413,5	398,0	190,0	74,9	661,4
1983 .....	24,5	8,0	325,1	313,6	17,1	4,9	366,7
1984 .....	36,3	11,3	471,4	468,0	9,5	2,4	517,2
1985 .....	39,8	14,4	524,6	520,1	30,8	0,6	595,2
<b>721 Transports routiers de personnes, excepté taxis</b>							
1974 .....	2,5	0,3	54,0	52,3	68,0	43,2	124,5
1975 .....	2,7	1,4	73,4	73,4	4,4	1,0	80,5
1976 .....	3,5	1,5	81,8	81,8	28,9	0,2	114,2
1977 .....	3,6	2,0	100,0	91,6	14,9	0,9	118,5
1978 .....	11,4	0,7	101,0	99,0	9,4	1,5	121,8
1979 .....	6,0	3,0	206,8	206,8	5,4	0,0	218,2
1980 .....	6,3	0,8	94,2	94,2	5,4	0,5	105,9
1981 .....	6,6	1,2	168,5	168,5	11,8	0,0	186,9
1982 .....	7,8	0,9	157,3	157,3	14,3	0,3	179,4
1983 .....	8,2	0,7	130,2	130,2	4,8	0,3	143,2
1984 .....	13,7	2,6	167,1	167,1	2,5	0,4	183,3
1985 .....	7,8	1,8	162,7	162,7	24,3	0,0	195,3
<b>722 Taxis</b>							
1974 .....	1,0	0,2	11,0	11,0	1,0	0,0	13,0
1975 .....	0,5	0,5	7,5	7,5	0,6	0,0	8,6
1976 .....	0,4	0,0	11,4	8,8	0,0	0,0	11,8
1977 .....	0,3	0,0	10,0	7,0	0,0	0,0	10,3
1978 .....	0,8	0,0	10,4	8,1	0,0	0,0	11,2
1979 .....	0,3	0,0	9,7	7,7	0,0	0,0	10,0
1980 .....	0,5	0,0	7,6	7,6	0,1	0,0	8,2
1981 .....	0,7	0,0	9,9	9,9	0,0	0,0	10,6
1982 .....	1,2	0,0	9,0	9,0	0,5	0,0	10,7
1983 .....	1,5	0,0	16,1	16,1	0,0	0,0	17,6
1984 .....	0,3	0,0	18,1	18,1	0,0	0,0	18,4
1985 .....	0,1	0,0	39,8	39,8	0,0	0,0	39,9

**TABLAU 16 (suite et fin): BIENS NEUFS ET BIENS USAGES IMPORTES  
DE 1974 A 1985**

Unité: Million de francs

	Machines, installations, et autres matériels d'équipement	dont: Machines industrielles	Moyens de transport	dont: Pour transports à l'extérieur de l'entreprise	Construction de bâtiments et d'autres ouvrages	dont: Ouvrages de génie civil	Total
	1	1x	2	2x	3	3x	4=1+2+3
723 Transports routiers de marchandises							
1974 .....	34,8	24,2	142,2	139,5	22,7	2,0	199,7
1975 .....	18,8	11,6	75,6	71,3	13,7	2,9	108,1
1976 .....	8,3	2,0	102,8	95,3	7,7	3,5	118,8
1977 .....	16,8	10,4	129,0	117,5	13,7	0,5	159,5
1978 .....	14,6	5,8	148,3	134,6	15,8	0,4	178,7
1979 .....	21,0	12,0	164,8	149,2	43,8	36,4	229,6
1980 .....	23,7	12,0	107,9	107,2	105,6	2,0	237,2
1981 .....	43,4	17,5	192,8	191,4	114,8	11,5	351,0
1982 .....	48,9	36,5	247,2	231,7	175,2	74,6	471,3
1983 .....	14,8	7,3	178,8	167,3	12,3	4,6	205,9
1984 .....	22,3	8,7	286,2	282,8	7,0	2,0	315,5
1985 .....	31,9	12,6	322,1	317,6	6,0	0,6	360,0
75a77 Transports aériens et activités annexes aux transports							
1974 .....	59,1	48,7	6,5	3,5	181,1	0,3	246,7
1975 .....	52,8	18,6	46,7	43,0	276,4	91,2	375,9
1976 .....	30,5	5,9	108,9	,5	156,9	92,0	296,3
1977 .....	70,5	44,4	421,2	405,4	58,0	36,1	549,7
1978 .....	29,3	6,6	824,1	799,9	104,0	22,9	957,4
1979 .....	104,6	39,6	80,5	61,5	139,4	28,4	324,5
1980 .....	62,1	21,1	1987,4	1982,8	160,4	29,0	2209,9
1981 .....	84,8	29,0	34,5	33,0	179,0	53,6	298,3
1982 .....	68,8	14,9	52,9	37,9	356,5	239,6	478,2
1983 .....	45,1	9,1	478,9	469,8	719,7	551,7	1243,7
1984 .....	68,3	13,3	190,8	162,8	686,4	681,2	945,5
1985 .....	93,9	14,5	223,6	196,4	145,1	127,8	462,6

Source: STATEC



**TABLERAU 17 (suite): BIENS AYANT DEJA SERVI DANS LE PAYS ET  
TOTAL DES DEPENSES D'INVESTISSEMENT**

**ANNEES 1974 A 1985**

Unité: Million de francs

	Machines, installations, et autres matériels d'équipement 5	dont: Machines industrielles 5x	Moyens de transport 6	dont: Pour transports à l'exté- rieur de l'entre- prise 6x	Biens im- mobiliers existants non desti- nés à la démolition 7	Total 8=5+6+7	Total des dépenses d' investissement(hors terrains) 9=4+8
72 Transports routiers							
1974 .....	1,6	0,7	35,5	32,5	2,1	39,2	376,4
1975 .....	0,0	0,0	26,4	26,0	0,0	26,4	223,6
1976 .....	0,3	0,1	10,4	10,3	0,1	10,8	255,6
1977 .....	0,6	0,4	12,3	11,0	0,0	12,9	301,2
1978 .....	1,2	0,0	6,6	6,5	0,0	7,8	319,5
1979 .....	0,5	0,5	14,4	12,3	0,3	15,2	473,0
1980 .....	0.4	0.0	24.1	21.5	15.0	39.5	390.8
1981 .....	0.5	0.2	26.0	25.5	0.0	26.5	575.0
1982 .....	23.8	22.4	25.9	24.1	5.1	54.8	716.2
1983 .....	1.1	0.7	39.5	38.8	0.8	41.4	408.1
1984 .....	1.5	1.2	52.0	51.6	0.2	53.7	570.9
1985 .....	1.5	1.1	67.0	66.9	13.2	81.7	676.9
721 Transports routiers de personnes, excepté taxis							
1974 .....	0,2	0,1	12,4	12,4	0,0	12,6	137,1
1975 .....	0,0	0,0	17,3	17,3	0,0	17,3	97,8
1976 .....	0,0	0,0	0,3	0,3	0,0	0,3	114,5
1977 .....	0,0	0,0	1,6	1,6	0,0	1,6	120,1
1978 .....	0,0	0,0	0,8	0,8	0,0	0,8	122,6
1979 .....	0,0	0,0	1,1	0,9	0,0	1,1	219,3
1980 .....	0.0	0.0	1.3	1.3	12.7	14.0	119.9
1981 .....	0.0	0.0	1.9	1.9	0.0	1.9	188.8
1982 .....	0.0	0.0	0.6	0.6	0.0	0.6	180.0
1983 .....	0.1	0.0	1.0	1.0	0.0	1.1	144.3
1984 .....	0.0	0.0	3.4	3.4	0.2	3.6	186.9
1985 .....	0.0	0.0	10.6	10.6	3.2	13.8	209.1

TABLEAU 17 (suite): BIENS AYANT DEJA SERVI DANS LE PAYS ET  
TOTAL DES DEPENSES D'INVESTISSEMENT

ANNEES 1974 A 1985

Unité: Million de francs

	Machines, installations, et autres matériels d'équipement	dont: Machines industrielles	Moyens de transport	dont: Pour transports à l'extérieur de l'entreprise	Biens immobiliers existants non destinés à la démolition	Total	Total des dépenses d'investissement (hors terrains)
	5	5x	6	6x	7	8=5+6+7	9=4+8
	722 Taxis						
1974 .....	0,0	0,0	0,8	0,2	0,0	0,8	13,8
1975 .....	0,0	0,0	0,5	0,5	0,0	0,5	9,1
1976 .....	0,0	0,0	1,4	1,4	0,0	1,4	13,2
1977 .....	0,0	0,0	1,0	0,9	0,0	1,0	11,3
1978 .....	0,0	0,0	0,6	0,5	0,0	0,6	11,8
1979 .....	0,0	0,0	2,0	1,9	0,2	2,2	12,2
1980 .....	0.2	0.0	2.4	2.4	0.0	2.6	10.8
1981 .....	0.1	0.0	6.9	6.9	0.0	7.0	17.6
1982 .....	0.7	0.1	4.2	4.2	0.0	4.9	15.6
1983 .....	0.0	0.0	15.8	15.8	0.5	16.3	33.9
1984 .....	0.0	0.0	22.4	22.4	0.0	22.4	40.8
1985 .....	0.0	0.0	1.9	1.9	0.0	1.9	41.8
	723 Transports routiers de marchandises						
1974 .....	1,4	0,6	22,3	19,9	2,1	25,8	225,5
1975 .....	0,0	0,0	8,6	8,2	0,0	8,6	116,7
1976 .....	0,3	0,1	8,7	8,6	0,1	9,1	127,9
1977 .....	0,6	0,4	9,7	8,5	0,0	10,3	169,8
1978 .....	1,2	0,0	5,2	5,2	0,0	6,4	185,1
1979 .....	0,5	0,5	11,3	9,5	0,1	11,9	241,5
1980 .....	0.2	0.0	20.4	17.8	2.3	22.9	260.1
1981 .....	0.4	0.2	17.2	16.7	0.0	17.6	368.6
1982 .....	23.1	22.3	21.1	19.3	5.1	49.3	520.6
1983 .....	1.0	0.7	22.7	22.0	0.3	24.0	229.9
1984 .....	1.5	1.2	26.2	25.8	0.0	27.7	343.2
1985 .....	1.5	1.1	54.5	54.4	10.0	66.0	426.0

**TABLEAU 17 (suite et fin): BIENS AYANT DEJA SERVI DANS LE PAYS  
ET TOTAL DES DEPENSES D'INVESTISSE-  
MENT**

**ANNEES 1974 A 1985**

Unité: Million de francs

	Machines, installations, et autres matériels d'équipement	dont: Machines industrielles	Moyens de transport	dont: Pour transports à l'extérieur de l'entreprise	Biens immobiliers existants non destinés à la démolition	Total	Total des dépenses d'investissement (hors terrains)
	5	5x	6	6x	7	8=5+6+7	9=4+8
	75377 Transports aériens et activités annexes aux transports						
1974 .....	0,3	0,0	4,3	0,0	0,0	4,6	251,3
1975 .....	0,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,8	376,7
1976 .....	0,0	0,0	0,0	0,0	1,6	1,6	297,9
1977 .....	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	549,7
1978 .....	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	957,4
1979 .....	0,0	0,0	0,1	0,1	0,0	0,1	324,6
1980 .....	0.0	0.0	0.0	0.0	3.6	3.6	2213.5
1981 .....	1.4	0.7	0.0	0.0	0.0	1.4	299.7
1982 .....	0.0	0.0	0.5	0.5	0.0	0.5	478.7
1983 .....	0.1	0.0	1.1	1.0	0.0	1.2	1244.9
1984 .....	1.2	1.2	0.1	0.1	0.0	1.3	946.8
1985 .....	2.0	2.0	0.4	0.4	0.0	2.4	465.0

Source: Bulletins du STATEC:

Les investissements de 1970 à 1982 (8/1984) et les investissements de 1980 à 1985 (1/1988).

**TABLEAU 18: ACQUISITIONS DE CAPITAUX FIXES (HTVA DEDUCTIBLE)**

Unité: million de francs

	1986	1987
Total des transports	1.827,8	5.091,4
7100 Chemin de fer	770,5	1.080,0
7210 Transp. routiers de personnes, except. taxis	253,5	158,4
7220 Taxis	25,6	42,0
7230 Transports routiers de marchandises	460,3	442,6
7500 Transports aériens et act. annexes aux transports	317,9	3.368,4

Source: STATEC

Remarques: . Pour les années 1986 et 1987, les données disponibles contiennent à la fois les biens importés et les biens ayant déjà servi dans le pays (en ce qui concerne la suite des tableaux 17, 18 et 19)  
. Voir aussi tableau 7: parts relatives



## 2. LA DEMANDE DE TRANSPORT

### 21. L'introduction

Deux remarques préliminaires sont de mise à propos d'un certain nombre de concepts communément employés dans des discussions portant sur les transports et, de façon générale, sur l'offre et la demande dans un secteur.

- Les concepts de besoin, de demande (solvable) et de consommation sont utilisés souvent indifféremment. Cette façon de procéder ne cause pas d'inconvénients particulièrement graves à condition qu'on se rende compte des significations différentes de ces trois termes.

La notion de consommation regroupe les prestations de service effectivement "consommées" par l'utilisateur et pour lesquelles il n'existe pas - du moins en principe - de problèmes dans le recensement statistique.

La demande regroupe les désirs solvables manifestés par un achat ou non et elle est donc forcément plus difficile à estimer.

Encore plus délicate est l'estimation des besoins, c'est-à-dire des désirs solvables et non solvables, mais auxquels il est continuellement fait référence lors de la définition d'une politique de transport.

L'analyse sur la seule base des statistiques de la consommation, donc de données ex post, peut, le cas échéant, induire en erreur. Les statistiques ne parlent que des buts atteints et des aspirations réalisées et ne reflètent, dès lors, pas la structure des désirs et opérations. Et il n'est donc pas inutile de faire entreprendre des études d'impact pour apprécier un projet de transport.

De telles études devraient intégrer 5 dimensions:

- . la zone géographique des utilisateurs;
- . les objets à transporter;
- . le mode de transport envisagé et le degré de substituabilité avec d'autres modes;
- . l'horizon temporel;
- . les coûts et avantages directs et indirects que comporte le projet.

A ce propos, le Conseil Economique et Social peut approuver la modification de la loi du 16 août 1967 sur la création d'une grande voirie de communication et d'un Fonds des Routes qui a ajouté un article qui prévoit que la construction de toute route nouvelle réalisée dans le cadre de cette loi est subordonnée à l'élaboration préalable d'une étude de l'impact sur l'environnement naturel et l'environnement humain.

Toutefois le Conseil Economique et Social estime que le recours à ces études ne devrait pas allonger démesurément et inutilement le processus politique de décision et, a fortiori, ne devrait pas servir d'alibi pour esquiver les solutions qui s'imposent.

- La demande de transport est une demande multidimensionnelle à l'intérieur de laquelle on peut distinguer:
  - . la dimension physique de la demande, c'est-à-dire selon l'objet transporté;
  - . la dimension spatiale caractérisée par la longueur du trajet et sa localisation dans l'espace;
  - . la dimension temporelle caractérisée par la différenciation des prestations selon la durée et l'instant du transport;
  - . la dimension économique consistant dans le coût du transport;
  - . la dimension qualitative puisque les utilisateurs ont des exigences en termes de fiabilité, sécurité, confort, fréquence et rapidité des prestations de transport.

Suivant les besoins spécifiques des demandeurs, c'est l'une ou l'autre dimension qui se trouve au premier plan. Il en résulte qu'il est impossible de parler, en face d'une telle diversité des besoins, d'une demande de transport unique. Il est plus exact de parler d'un ensemble de demandes de transports qui se manifestent dans le chef des différents usagers.

Cette hétérogénéité nécessite une classification. Une première typologie peut se faire sur la base de la dimension physique pour distinguer entre transports de marchandises et transports de personnes.

On ne peut néanmoins pas affirmer que les deux marchés soient complètement séparés puisque des interactions existent, surtout du côté de l'offre, dues aux conditions techniques particulières de la production des prestations de transport.

Notons à ce titre qu'il n'est pas exclu que le transport de voyageurs ou de marchandises peut utiliser une même infrastructure, voire un même matériel roulant, ce qui nous met en présence d'une production jointe de différents services et une telle juxtaposition n'est pas sans conséquences sur l'exploitation des systèmes de transport et sur la tarification à appliquer.

Toujours est-il que la segmentation entre les deux marchés, surtout si on adopte le point de vue de la demande, est assez prononcée pour justifier une analyse séparée et pour servir de typologie de référence.

## **22. Les transports de marchandises**

Les demandes de prestations de transport de marchandises proviennent principalement des entreprises. Il s'agit d'une demande dérivée comme le souligne W. BAUMOL: "aucun plaisir ne peut être dégagé du choix effectué concernant les moyens de transport de marchandises".

Par conséquent, les décisions de demande se font sur la base de choix rationnels des entreprises pour lesquelles les transports constituent un système logistique qui doit remplir plusieurs fonctions:

- l'approvisionnement des unités de production en matières premières, biens intermédiaires et biens d'investissement;
- les échanges éventuels entre les unités de production localisées dans des endroits différents;
- la distribution physique des produits sur les marchés intérieurs et extérieurs.

L'entreprise, en fonction, d'une part, de ses besoins, et, d'autre part, des coûts anticipés, décide de se procurer ces services de transport, soit en faisant appel à l'offre extérieure d'un mode de transport jugé à correspondre le mieux à ses exigences, soit en entretenant un propre service de transport. Par ailleurs, cette décision occasionne souvent des problèmes au niveau des recensements statistiques.

A ce stade, il s'avère utile de distinguer entre le transport lourd, le transport léger et le transport de détail ainsi qu'entre les différents modes de transport existant du côté de l'offre, à savoir les transports par air, par eau, par rail et par route.

Les différents modes de transport sont en concurrence partielle plus ou moins intense suivant les possibilités de substitution ouvertes aux usagers.

Pour les charges complètes de produits pondéreux, le chemin de fer et la navigation disposent d'un avantage considérable, tandis que pour la plupart des autres charges, les transports peuvent se faire également par la route de sorte que le rail et la route sont en concurrence.

La livraison de petits colis (Flächenbedienung), en revanche, se fait pratiquement toujours par la route qui, de par sa flexibilité plus grande, dispose d'un avantage comparatif en ce domaine.

### **221. La comparaison européenne**

L'importance des différents moyens de transport dans les marchés de transport de marchandises de nos voisins immédiats peut être évaluée à l'aide des deux tableaux ci-après qui reprennent, l'un le tonnage absolu charrié, et l'autre les parts du marché national revenant respectivement à la route, au rail et à la navigation intérieure.

Tableau 19: TONNAGES TRANSPORTES PAR LES DIFFERENTS MOYENS DE TRANSPORT

	1970	1975	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989
<u>Chemin de fer</u> (1000 t)												
Allemagne	377.41	314364	349576	334479	307009	299247	311594	315955	298500	290361	294328	297614
France	249662	217383	207854	196174	193105	174293	160469	154474	139041	135060	137065	138465
Belgique	71778	59681	71457	69988	62719	63585	65310	67047	58583	59368	61118	61204
Luxembourg	20072	16828	17401	15151	13802	12975	12063	12727	12223	11427	12555	13446
Total:	718653	608256	657813	615792	566635	550100	549436	550203	508347	505216	505066	510729
<u>Route</u> (1.000.000 t)												
Allemagne	2149	2172	2596	2429	2283	2340	2375	2310	2428	2436	2586	-
France	1470	1513	1457	1340	--	--	1285	1267	1297	1355	1538	-
Belgique	334	367	386	377	368	--	334	336	328	336	376	-
Luxembourg	10	17	19	--	16	--	19	17	20	--	--	-
Total:	4287	3669	4814	--	--	--	4013	3930	4073	4127	4500	-
<u>Navigation</u> <u>intérieure</u> (1000 t)												
Allemagne	227716	215360	227034	219447	210214	212353	223966	210401	215246	207548	218564	219485
France	102364	86642	84477	76407	70081	66085	63255	59353	58487	56968	60340	56937
Belgique	84144	76580	91464	89314	86633	87494	94227	89439	91306	90956	95397	94671
Luxembourg	1486	2413	1984	1768	1811	1993	2128	1761	2021	1922	2173	2055
Total:	415710	380995	404959	386936	368739	367925	383576	360954	367060	357394	376474	373148

**Tableau 20 : PARTS RELATIVES DES DIFFERENTS MODES DE TRANSPORT DANS  
LE TONNAGE TOTAL TRANSPORTE**

	en %							
	1970	1975	1980	1982	1984	1986	1987	1988
<u>Allemagne</u>								
Rail	13,7	11,6	11,0	11,0	10,7	10,1	9,9	9,5
Route	78,0	80,4	81,8	81,5	81,6	82,5	83,0	83,4
Navigation intérieure	8,0	8,0	7,2	7,5	7,7	7,3	7,1	7,1
<u>France</u>								
Rail	13,7	12,0	11,9	--	10,6	9,3	8,7	7,9
Route	80,7	83,3	83,3		85,2	86,8	87,6	88,6
Navigation intérieure	5,6	4,8	4,8		4,2	3,9	3,7	3,5
<u>Belgique</u>								
Rail	14,7	11,9	13,0	12,1	13,2	12,3	12,2	11,5
Route	68,2	72,9	70,3	71,1	67,7	68,6	69,1	70,6
Navigation intérieure	17,2	15,2	16,7	16,7	19,1	19,1	18,7	17,9
<u>Luxembourg</u>								
Rail	65,7	46,4	45,3	43,7	36,3	35,7	-	-
Route	29,4	46,7	49,5	50,6	57,2	58,4	-	-
Navigation intérieure	4,9	6,9	5,2	5,7	6,4	5,9	-	-
<u>L'ensemble des 4 pays</u>								
Rail	13,3	13,1	11,2	--	11,1	10,3	-	-
Route	79,1	78,8	81,9		81,1	82,3	-	-
Navigation intérieure	7,7	8,2	6,9		7,8	7,4	-	-

Source: Eurostat.

Rem.: . Enquête périodique du Luxembourg fait défaut pour 1987, 1988.

. Ce tableau contient les données du tableau précédent exprimées en %.

L'examen des chiffres précédents permet de dégager les conclusions suivantes:

- le volume en tonnes véhiculé n'a augmenté que légèrement à la mesure de l'expansion économique relativement lente de l'économie européenne, mais également à la suite d'un changement de structure dans le sens d'une expansion relative des services dont la demande de prestations de transport est, d'une part, moins intensive et, d'autre part, dirigée plutôt vers des transports de personnes et d'informations. Il s'en suit que:
- . la répartition du trafic entre les trois modes de transport a été marquée au cours des 15 dernières années par des changements de marché assez profonds. On constate un recul absolu et relatif des tonnages transportés par le chemin de fer de sorte que, dans les 4 pays européens repris, la part du chemin de fer est passée de 13,3 % en 1970 à 10,3 % en 1986. C'est au Luxembourg que cette diminution a été la plus prononcée, amplifiée par l'importance de la sidérurgie, grande consommatrice de transports lourds et donc de loin le principal client du chemin de fer luxembourgeois. Il reste pourtant que le chemin de fer occupe, en comparaison européenne, la part la plus importante au Luxembourg;
- . la croissance légère de la part relative des transports routiers a été plus prononcée au Luxembourg que dans les autres pays;
- . la voie fluviale a connu une stagnation voire un recul de sa part, mais demeure cependant importante en Belgique.

## **222. La structure de la demande au Luxembourg**

### **2221. Le transport de marchandises par rail**

Après avoir connu une forte expansion dans le sillage de la haute conjoncture économique, et notamment sidérurgique, de la fin des années 60 et du début des années 70, le trafic marchandises a subi un net recul à partir de 1975.

La reprise enregistrée en 1978 et 1979 n'a été que de courte durée et en 1980 le nombre de tonnes transportées a commencé de nouveau à décliner jusqu'en 1984 où la bonne performance sidérurgique a contribué à renverser le mouvement.

Toujours est-il que le tonnage atteint en 1985 reste encore inférieur de quelque 6 millions au tonnage record de 1974 et en 1986 et 1987 il y a eu de nouveau un recul de la quantité transportée. Celle-ci s'est améliorée en 1989 pour devenir la meilleure performance des années 80, mais toujours inférieure aux tonnages records.

Tout ceci ressort du tableau suivant:

**Tableau 21: TRAFIC MARCHANDISES PAR RAIL**

Année	Nombre de tonnes transportées (*)	Tonnes-km nettes (*)	Nombre de wagons chargés (**)
1960	17,4	638,6	288
1965	16,4	622,1	249
1970	20,1	763,5	248
1971	21,1	748,0	264
1972	22,0	782,9	299
1973	22,5	786,0	291
1974	23,1	866,0	289
1975	16,8	660,4	217
1976	15,7	626,0	207
1977	14,4	567,0	193
1978	15,7	649,0	199
1979	18,7	713,7	213
1980	17,4	665,2	194
1981	15,2	586,6	166
1982	13,8	552,0	154
1983	13,0	504,7	145
1984	15,6	583,9	157
1985	16,7	645,5	152
1986	15,7	604,0	146
1987	14,8	592,7	133
1988	16,6	638,9	143
1989	17,8	703,7	146

Unité: (\*) million  
(\*\*) mille

Source: Annuaire du STATEC.



Le problème du chemin de fer est sa large dépendance des commandes d'un seul client, la sidérurgie, à laquelle, de surcroît, se sont ouvertes des possibilités de substitution entre différents moyens de transport avec l'inauguration du port de Mertert d'abord et avec l'extension du transport routier ensuite. Ensuite elle a été à la merci d'une récession sévère qui s'est soldée par une forte diminution de la production totale de fonte et d'acier et donc forcément de la demande adressée aux chemins de fer pour des prestations de transport.

**Tableau 22: COMPOSITION DU TRAFIC (TONNAGE TRANSPORTE)**

Unité: 1.000 t

Nature du trafic								
	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989
Trafic sidérurgique	8546	7654	10054	10569	9822	8853	10088	10723
Trafic de transit	3155	3239	3514	4012	3430	3371	4029	4410
Trafic divers	2101	2083	2000	2150	2393	2567	2461	2717
<b>Total</b>	<b>13802</b>	<b>12976</b>	<b>15568</b>	<b>16731</b>	<b>15645</b>	<b>14791</b>	<b>16578</b>	<b>17850</b>

Source: CFL, rapport annuel

A défaut de nouveaux marchés qui auraient pu compenser la perte de trafic engendrée par le déclin de l'industrie sidérurgique, cette dernière est restée de loin le premier client du rail comme les chiffres ci-dessus en témoignent.

Le trafic sidérurgique qui reprend les envois au départ et à l'arrivée des usines sidérurgiques luxembourgeoises et ce tant en trafic international qu'en trafic national s'est encore élevé en 1983 à 58,9 %, en 1984 à 64,4 % pour se situer en 1988 et 1989 à 60% du total du tonnage transporté. Cette dépendance s'avérerait encore nettement plus importante, si l'on intégrait le trafic de transit qui trouve son origine dans l'activité des sidérurgies limitrophes.

Si on suppose que la production sidérurgique se situera dans l'avenir en moyenne entre 3,3 et 3,7 millions de tonnes selon la conjoncture et sachant que, d'une part, un million de tonnes d'acier brut requiert l'approvisionnement de 1,2 million de tonnes de matières premières acheminées par rail et que, d'autre part, la production d'un million de tonnes d'acier brut correspond à 850 mille tonnes de produits laminés, écoulee à 80 % par rail, on peut estimer qu'à l'avenir, et en tenant compte qu'il faut ajouter encore 3 millions de tonnes qui font l'objet de trafics internationaux de synergies et de trafics entre usines, le volume du trafic sidérurgique se situera dans une fourchette entre 9 et 10 millions de tonnes.

Le transport de produits divers, qui comprend des produits comme le laitier et le clinker de ciment, a subi une quasi-stagnation au cours des dernières années. Il ne devrait guère connaître un renversement de situation compte tenu de la structure de production changeante de l'économie luxembourgeoise et des moindres besoins en transports lourds qui en sont la conséquence.

Tandis que ce sont donc surtout les trafics national et international qui subissent les hauts et les bas de la conjoncture sidérurgique ainsi que les effets de rationnement, de modernisation et de restructuration de la sidérurgie (par exemple perte pour les C.F.L. en 1977 du trafic Lorraine-Luxembourg de minerai de fer qui est passé des lignes CFL sur bande de transport privée, diminution du trafic interusine telle que la suppression en 1981 de l'important trafic de fonte liquide pour l'approvisionnement de l'usine de Rodange, perte de trafic d'agglomérée entre Esch/Belval et Dudelange après l'abandon de la phase liquide à l'usine ARBED/Dudelange en 1985), le transit a connu une tendance à la hausse et contribue depuis les dernières années pour quelque 24% au tonnage total (voir aussi tableau suivant).

Le Luxembourg, de par sa position centrale, est un pays de transit reliant la Belgique et les Pays-Bas avec la Lorraine et l'Alsace, la Suisse et l'Italie.

Parmi les liaisons les plus importantes, il convient de relever:

- les exportations de produits sidérurgiques lorrains via les ports belges;

- l'acheminement de produits pétroliers des ports de la Mer du Nord vers la Suisse, résultat d'ailleurs d'un transfert de la voie fluviale vers la voie ferroviaire;
- le transport de minerai d'outre-mer vers la Lorraine;
- le transport de gaz liquéfiés entre l'Alsace et les Pays-Bas;
- le trafic de combustibles solides dans la relation Allemagne-France.

**Tableau 23: COMPOSITION DU TRAFIC MARCHANDISES SELON LA  
DESTINATION DES ENVOIS**

en millions de tonnes  
(en millions de tonnes-km)

ANNEE	Trafic intérieur	Trafic international			
		Exportations	Importations	Transit	Transit %
1965	2.398 (68.1)	3.673 (99.5)	7.550 (321.4)	2.280 (133.2)	14,3
1970	5.113 (164.1)	4.036 (127.9)	8.470 (345.8)	2.453 (125.7)	12,2
1971	4.520 (137.1)	4.338 (130.2)	9.443 (342.1)	2.784 (138.5)	13,2
1972	5.928 (161.8)	4.602 (130.3)	8.519 (347.6)	2.909 (143.3)	13,2
1973	5.364 (156.4)	4.904 (137.5)	9.621 (357.2)	2.645 (138.0)	11,7
1974	5.154 (178.1)	5.110 (148.7)	9.821 (382.2)	3.013 (156.8)	13,0
1975	3.940 (143.7)	3.585 (113.9)	7.194 (293.3)	2.109 (109.4)	12,5
1976	4.303 (152.9)	3.412 (110.9)	6.274 (268.8)	1.686 ( 93.5)	10,8
1977	3.900 (137.8)	3.432 (106.3)	5.034 (218.7)	2.028 (104.1)	14,1
1978	4.389 (156.5)	3.723 (117.9)	5.286 (255.1)	2.271 (119.4)	14,5
1979	5.862 (177.8)	3.621 (110.5)	6.599 (294.6)	2.654 (130.9)	14,2
1980	4.462 (130.3)	3.465 (105.0)	6.650 (293.7)	2.324 (136.2)	13,8
1981	3.864 (114.0)	2.808 ( 88.6)	5.238 (236.9)	3.241 (147.1)	21,4
1982	3.452 (121.3)	2.465 ( 76.2)	4.730 (212.1)	3.155 (142.4)	22,9
1983	3.378 (115.3)	2.339 ( 76.4)	4.019 (174.9)	3.239 (138.0)	25,0
1984	3.312 (106.0)	3.204 (100.4)	5.551 (231.0)	3.514 (145.3)	22,6
1985	2.542 ( 87.4)	4.110 (144.2)	6.078 (246.0)	4.013 (167.9)	24,0
1986	2.524 ( 96.3)	3.891 (144.3)	5.811 (221.1)	3.430 (142.3)	21,9
1987	2.569 (107.8)	3.639 (139.9)	5.222 (203.2)	3.371 (135.8)	22,8
1988	2.622 (107.3)	3.971 (146.4)	5.965 (229,0)	4.029 (156.2)	24,3
1989	2.817 (115.7)	3.912 (139.7)	6.725 (279,7)	4.410 (168.6)	24,7

Source: CFL, rapport annuel.

La structure du trafic en fonction de ses composantes intérieure, internationale ou de transit (c'est-à-dire du transport de

marchandises en provenance et à destination de l'étranger tout en parcourant une partie du réseau des CFL entre deux points de la frontière) suscite deux réflexions majeures.

- Le transport intérieur n'intervient que pour un faible pourcentage dans le transport total. C'est une conséquence de la dépendance de l'économie luxembourgeoise de l'étranger pour les importations de matières premières (combustibles solides, liquides, minerais de fer, etc.) ainsi que pour les exportations, la quasi-totalité des produits fabriqués au Luxembourg étant exportés et, de façon général, une conséquence de la taille du pays.

Tableau 24: CHEMIN DE FER: POURCENTAGE DU TRAFIC INTERIEUR DANS LE TRAFIC TOTAL (SANS TRANSIT) DE CERTAINS PAYS RETENUS

	en %	
	1982	1986
Allemagne	76,7	77,2
France	78,4	75,8
Pays-Bas	32,3	28,8
Belgique	56,1	51,0
Luxembourg	32,4	20,6

Source: Transports et Communications,  
Statistical Yearbook 1970-1986, Série  
7A, Eurostat, tableaux 2-15.

- Des considérations précédentes, il découle que le sort du trafic marchandises par rail reste intimement lié à celui de l'industrie sidérurgique. Même si le creux de la vague semble être dépassé, les décisions de restructuration et de rationalisation, qui se sont imposées à la sidérurgie luxembourgeoise, se sont répercutées par une baisse de la production d'acier et donc forcément des besoins de transport. Le chemin de fer ne peut, dès lors ignorer le rétrécissement d'une partie importante de son marché et doit adapter son exploitation à cette nouvelle contrainte.

**2222. Le transport routier de marchandises**

Le rôle et l'importance des transports routiers de marchandises ressortent d'une comparaison avec les transports effectués par chemin de fer.

Tableau 25: TRANSPORT DE MARCHANDISES PAR ROUTE ET PAR RAIL  
(unité: million de tonnes)

	1970	1974	1975	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989
ROUTE													
Traffic national	8,5	14,5	15,0	17,0	--	14,0	n.d.	n.d.	n.d.	13,4	n.d.	n.d.	n.d.
Traffic international	1,3	1,9	1,8	2,1	--	2,2	n.d.	n.d.	n.d.	2,9	n.d.	n.d.	n.d.
Total	9,8	16,4	16,8	19,1	--	16,2	n.d.	n.d.	n.d.	16,3	n.d.	n.d.	n.d.
RAIL													
Traffic national	5,1	5,2	3,9	4,5	3,9	3,5	3,4	3,3	2,5	2,5	2,6	2,6	2,8
Traffic international	12,5	14,9	10,8	10,1	8,0	7,2	6,4	8,8	10,2	9,7	8,9	9,9	10,6
Total	17,6	20,1	14,7	14,6	11,9	10,7	9,8	12,1	12,7	12,2	11,5	12,5	13,4

Source: STATEC.

Bien que toujours discutable, une telle comparaison permet néanmoins de tirer quelques conclusions instructives:

- A partir de 1975, année où la récession sidérurgique a heurté de plein fouet le rail, la route a pris en charge constamment un tonnage supérieur au volume véhiculé par le chemin de fer.
- L'importance du transport routier dépasse largement celle du rail dans le domaine du trafic national, c'est-à-dire, le transport de marchandises qui s'effectue à l'intérieur du pays (à l'exclusion de la partie du transport international effectuée sur le territoire national). L'inverse est vrai pour le trafic international qui se concentre avant tout sur le rail.

Il ne faut pas perdre de vue que le transport par chemin de fer est traditionnellement un transport lourd à longue distance contrairement à la route, qui, par sa souplesse et son pouvoir de pénétration, dispose d'un avantage comparatif dans le transport à courte et à moyenne distance de matières moins pondéreuses.

- Les tableaux qui suivent permettent de compléter l'image du transport routier par un certain nombre de données chiffrées portant sur les caractéristiques du tonnage transporté.

Ces chiffres proviennent d'enquêtes par sondage qui incluent les véhicules immatriculés au Luxembourg et dont la charge utile est égale ou supérieure à une tonne. Vu toutefois la faiblesse du taux de sondage, les résultats doivent être interprétés avec prudence de sorte qu'on se limitera par après à des conclusions d'ordre qualitatif.

Tableau 26:

Transports routiers de marchandises effectués par les véhicules luxembourgeois<sup>1</sup>

TRAFIC NATIONAL<sup>2</sup>

Unité: Millier

Spécification	Tonnes transportées																	
	Année 1980			Année 1982			Année 1986			Année 1988								
	Total	Pour compte propre	Pour compte d'autrui	Total	Pour compte propre	Pour compte d'autrui	Total	Pour compte propre	Pour compte d'autrui	Total	Pour compte propre	Pour compte d'autrui						
<b>Totaux généraux</b> .....	17 016	14 534	2 482	14 021	11 838	2 183	13 423	11 941	1 482	278 494	219 319	59 175	263 225	218 557	44 668	239 017	204 929	34 088
a) VENTILATION SELON LA NATURE DES MARCHANDISES TRANSPORTÉES																		
0 Produits agricoles et animaux vivants.....	353	241	112	201	191	10	223	214	9	7 668	5 551	2 317	5 841	5 439	402	6 312	5 999	313
1 Denrées alimentaires et fourrages.....	962	865	117	719	666	33	934	904	30	33 439	29 427	4 012	27 497	26 625	872	24 682	23 343	1 339
2 Combustibles solides.....	194	94	100	109	103	6	104	94	10	6 308	1 024	5 284	2 113	2 064	49	4 319	4 101	218
3 Produits pétroliers.....	865	672	193	970	705	265	854	574	280	18 842	11 876	6 966	30 210	18 156	12 054	24 074	13 050	11 024
4 Minerais et déchets pour la métallurgie.....	257	235	23	856	788	68	697	581	116	4 377	3 407	970	8 443	7 248	1 195	11 152	10 019	1 133
5 Produits métallurgiques.....	165	110	54	242	128	114	343	312	31	4 180	3 448	732	5 001	2 968	2 033	5 247	4 193	1 054
6 Minéraux bruts ou manufacturés et matériaux de construction.....	13 275	11 612	1 664	9 777	8 327	1 450	9 465	8 681	804	181 018	147 347	33 671	152 785	131 655	21 130	145 732	131 807	13 925
7 Engrais.....	103	94	9	86	91	5	134	122	12	2 082	1 811	271	2 784	2 239	545	3 424	3 028	396
8 Produits chimiques.....	93	88	4	91	21	70	79	42	33	1 956	1 870	86	2 422	849	1 573	1 931	1 366	565
9 Machines, véhicules, Objets manufacturés et transactions spéciales.....	729	523	206	970	808	162	594	437	157	18 424	13 558	4 866	26 128	21 315	4 813	12 144	8 025	4 119
b) VENTILATION SELON LA DISTANCE DE TRANSPORT																		
0 à 24 km.....	12 706	11 207	1 499	10 129	8 552	1 577	9 298	8 410	888	103 245	85 994	17 251	89 120	72 393	16 727	79 048	70 660	8 388
25 à 49 km.....	2 918	2 316	602	2 424	2 063	361	2 856	2 472	384	91 798	71 807	19 991	75 917	64 538	11 379	85 359	73 959	11 400
50 à 99 km.....	1 129	793	336	1 120	930	190	1 071	901	170	60 051	42 463	17 588	64 128	52 733	11 395	57 817	47 277	10 540
100 à 149 km.....	204	172	32	172	148	24	108	89	19	15 358	13 106	2 252	12 587	10 666	1 921	7 618	6 012	1 606
150 kilomètres et plus.....	59	46	13	177	145	32	89	69	20	7 542	5 949	1 593	21 473	18 258	3 245	9 173	7 020	2 153
c) VENTILATION SELON LE TYPE D'OPERATION DE TRANSPORT																		
Transports ordinaires.....	3 186	2 640	546	2 844	2 335	509	90 115	71 870	18 239	84 412	67 126	17 286	32 070	27 715	4 354	30 898	25 487	5 411
Renseignements ou distributions.....	1 591	1 395	196	962	840	122	156 309	119 727	36 582	117 915	125 944	21 971						
Navettes.....	12 239	10 499	1 740	10 216	8 654	1 562												

<sup>1</sup> Il s'agit de résultats de l'enquête par sondage exécutée depuis 1962 par le STATEC dans le cadre de la C.E.E. Voir également le Cahier économique sur l'économie luxembourgeoise et le Bulletin du STATEC.

<sup>2</sup> Est à considérer comme trafic national tout transport de marchandises à l'intérieur du pays, non compris la partie du trafic international effectuée sur le territoire national.

Source: Annuaire du STATEC.



Tableau 27:

Transports routiers de marchandises effectués par les véhicules luxembourgeois<sup>1</sup>  
TRAFIC INTERNATIONAL EXTERIEUR<sup>2</sup>

Chapitre	Nomenclature	Tonnes transportées																	
		Année 1980			Année 1982			Année 1986			Année 1988			Année 1989					
		Total	Pour compte propre	Pour compte d'autrui	Total	Pour compte propre	Pour compte d'autrui	Total	Pour compte propre	Pour compte d'autrui	Total	Pour compte propre	Pour compte d'autrui	Total	Pour compte propre	Pour compte d'autrui			
	<b>Totaux généraux</b>	2 096	426	1 670	2 207	743	1 464	2 899	864	2 035	432 317	52 173	380 144	448 503	126 186	322 307	610 704	117 441	493 263
0	Produits agricoles et animaux vivants	152	45	107	109	72	37	96	76	20	31 700	7 560	24 140	18 653	11 137	7 516	17 074	11 935	5 139
1	Dérivés alimentaires et fourrages	216	101	115	175	58	117	217	95	122	51 485	19 489	31 996	47 855	14 688	33 167	48 801	19 654	29 147
2	Combustibles solides	23	23	—	—	—	—	—	—	—	2 166	—	2 166	3 034	—	—	—	—	—
3	Produits pétroliers	327	23	304	239	29	210	244	14	230	43 202	787	42 415	28 290	1 311	26 979	40 858	1 211	39 647
4	Minerais et déchets pour la métallurgie	93	1	92	130	42	88	343	143	200	5 875	69	5 906	3 870	1 446	2 424	38 669	17 091	21 578
5	Produits métallurgiques	368	16	352	378	68	310	481	83	408	77 928	1 770	76 159	88 788	22 078	66 710	126 194	25 347	100 847
6	Minéraux bruts ou manufacturés et matériaux de construction	318	167	151	568	275	293	622	365	257	55 921	12 356	43 565	85 989	28 611	57 378	66 878	22 452	44 427
7	Engrais	3	—	3	35	16	19	103	30	73	27	—	27	7 261	3 446	3 815	12 788	2 574	10 212
8	Produits chimiques	78	8	70	22	13	9	148	15	133	21 480	1 272	20 218	11 543	7 890	3 653	43 451	5 096	38 355
9	Machines, véhicules, objets manufacturés et transactions spéciales	518	65	453	512	131	381	635	43	592	142 422	8 870	133 552	153 220	32 554	120 666	215 992	12 081	203 911
	<b>a) VENTILATION SELON LA NATURE DES MARCHANDISES TRANSPORTÉES</b>																		
	<b>b) VENTILATION SELON LA DISTANCE DE TRANSPORT</b>																		
0 à 24 km		247	81	156	328	198	130	266	217	49	3 270	1 002	2 268	4 791	2 880	1 911	3 672	3 158	514
25 à 49 km		188	48	108	179	102	77	226	108	118	5 604	1 733	3 871	5 830	3 436	2 394	6 687	3 062	3 625
50 à 99 km		166	91	75	198	84	104	316	141	175	11 928	6 194	5 734	13 997	5 953	8 044	22 790	10 094	12 686
100 à 149 km		217	52	165	201	44	157	296	71	225	27 148	6 066	21 080	25 291	5 165	20 126	35 855	7 623	28 032
150 à 499 km		1 200	125	1 075	1 163	258	905	1 594	288	1 306	289 306	26 826	262 480	291 874	68 722	223 152	399 806	68 606	331 200
500 km et plus		109	18	91	148	57	91	202	40	182	98 082	10 352	87 730	106 720	40 039	66 681	142 084	24 997	117 187

Source: Annuaire du SIATEC, p. 252.

**Tableau 28:**

VENTILATION SELON LA DISTANCE DE TRANSPORT

Unité: Millier

Specification	Vehicules-km								
	Année 1979			Année 1980			Année 1982		
	Total	Pour compte propre	Pour compte d'autrui	Total	Pour compte propre	Pour compte d'autrui	Total	Pour compte propre	Pour compte d'autrui
a) TRAFIC NATIONAL									
0 à 24 km.....	2 847	2 728	119	2 686	2 489	197	1 036	946	90
25 à 49 km.....	7 696	7 310	386	7 266	6 584	682	2 993	2 738	255
50 à 99 km.....	19 646	18 352	1 294	18 733	17 142	1 591	11 875	10 297	1 578
100 à 149 km.....	17 400	15 793	1 607	17 063	15 273	1 790	12 086	10 402	1 684
150 km et plus.....	35 370	27 098	8 272	40 425	32 841	7 584	39 954	33 577	6 377
b) TRAFIC INTERNATIONAL									
0 à 24 km.....	117	86	31	2	2	—	79	66	13
25 à 49 km.....	272	204	68	72	54	18	233	185	48
50 à 99 km.....	1 098	581	517	413	164	249	942	538	404
100 à 149 km.....	1 752	807	945	981	521	460	1 450	834	616
150 km et plus.....	65 416	17 451	47 965	64 585	16 334	48 251	48 348	19 070	29 278

1 Voir note<sup>1</sup> de la page précédente.

2 Est à considérer comme trafic international extérieur tout transport de marchandises sortant du Luxembourg vers l'étranger ou venant de l'étranger vers le Luxembourg sauf la partie nationale de ce trafic.

Source: Annuaire du Statec.

Les caractéristiques suivantes se dégagent de la lecture de ces tableaux:

- En trafic national pour 1986, et en ce qui concerne la ventilation des transports par nature des produits, le groupe "Minéraux bruts ou manufacturés et matériaux de construction" représente de loin la part la plus importante. En trafic international extérieur, cette catégorie est dominée de peu par le groupe "Machines, véhicules, objets manufacturés et transactions spéciales". Suit en troisième lieu "Produits métallurgiques".
- les distances parcourues dans le cadre du transport national ne dépassent guère les 50 km (9,4 % du tonnage sur plus de 50 km), tandis que les parcours internationaux se situent pour le plus souvent au-delà de 150 km. Il est toutefois intéressant de noter que dans l'intervalle de 0 à 24 km se concentre néanmoins une part non négligeable du trafic;
- les transports pour compte propre constituent la majorité du tonnage national à raison de 84,4 % en 1982 et 89,0 % en 1986, tandis que dans le trafic international, les transports pour compte d'autrui prévalent avec 66,3 % en 1982 et 70,2 % en 1986;
- les transports internationaux se réalisent essentiellement de et vers la Belgique et l'Allemagne, le trafic franco-luxembourgeois, surtout à destination de la France, étant moins prononcé. L'amélioration des liaisons routières avec la Belgique et l'Allemagne apparaissent donc comme un impératif pour le développement des activités industrielles et commerciales au Luxembourg;
- il existe un problème de sous-utilisation des capacités de transport. Ainsi en 1982, 38 % des véhicules-km ont été effectués à vide.

### 2223. Le transport par voie d'eau intérieure

La voie d'eau est un des modes de transport les plus anciens et a été jusqu'au milieu du siècle dernier le seul à pouvoir acheminer des charges lourdes.

L'importance de ce moyen de transport n'a toutefois pas cessé de décliner depuis lors sous l'influence de la concurrence du rail d'abord - plus rapide - de la route ensuite - plus rapide et plus souple - et finalement des oléoducs - plus économiques.

Le Luxembourg ne dispose d'une voie d'eau navigable de grand gabarit permettant le passage de bateaux de fort tonnage (supérieur à mille tonnes) que depuis l'ouverture en mai 1964 de la Moselle canalisée.

Cette infrastructure fluviale a été complétée par la mise en service d'un port à Merttert.

Le port de Merttert, entré en activité fin 1965, est la propriété de l'Etat luxembourgeois qui a cédé le droit d'exploitation à la "Société du Port fluvial de Merttert S.A.", qui, à son tour, a loué le quai pétrolier à la société Tanklux, le quai nord à Portlux et le quai opposé à Manuport.

Comme ces deux dernières sociétés s'occupent de la manutention, du transbordement et du transvasement des mêmes produits, il existe une certaine concurrence dans les services offerts au port de Merttert.

Mis à part un sérieux renversement conjoncturel en 1971, le port a connu une évolution favorable jusqu'en 1975, année au cours de laquelle il a commencé à être confronté tout comme le chemin de fer aux conséquences de la crise sidérurgique dans la mesure où le trafic de et vers cette industrie a fortement reculé.

Une particularité du port de Merttert réside d'ailleurs dans sa localisation géographique tout près de la frontière allemande. Plus de la moitié du charbon et du coke qui y est déchargé est destinée à la Sarre.

L'explication de ce trafic triangulaire est que l'industrie sarroise fait acheminer une partie importante du charbon et du coke dont elle a besoin par voie fluviale de la Ruhr vers Merttert, parce que les bateliers ne sont pas liés par les tarifs nationaux allemands relativement élevés, mais peuvent négocier librement leurs tarifs appliqués avec les clients étant donné qu'il s'agit d'un trafic transfrontalier.

En ce qui concerne maintenant l'emploi dans le port, précisons qu'au 31 décembre 1985 l'ensemble des sociétés y installées ont occupé 66 personnes.

Tableau 29: BATEAUX ECLUSES A GREVENMACHER

Spécification	1965	1970	1975	1980	1984	1985	1986	1987	1988	1989
En amont:										
Nombre de bateaux	3.390	7.138	7.421	7.044	5.403	5.801	5.286	5.058	6.161	6.747
	(millions de tonnes)									
Marchandises transportées	1,7	4,7	4,8	5,1	4,0	4,0	4,1	3,7	4,9	5,6
En aval:										
Nombre de bateaux	3.279	6.764	7.138	6.784	5.246	5.634	5.242	5.155	6.169	6.854
	(millions de tonnes)									
Marchandises transportées	1,7	3,3	3,0	3,7	3,6	4,0	3,5	3,4	4,5	3,9

Source: STATEC

**Tableau 30: ACTIVITES DU PORT DE MERTERT**

Source: Société du port fluvial de Mertert

Unité: Tonne

Spécification	1967	1970	1975	1980	1985	1986	1987	1988
CHARGEMENT								
<b>Total</b> .....	563 130	522 333	848 089	1 030 779	787 403	795 224	797 425	907 026
Produits sidérurgiques .....	524 271	440 951	574 460	515 905	514 435	443 519	416 680	506 133
- laminés et demi-produits .....	440 853	327 956	246 134	262 189	158 738	170 358	113 803	199 240
- laitier de haut-fourneau .....	78 873	108 595	229 495	231 250	284 819	243 107	263 584	286 448
- divers .....	4 545	4 400	98 831	22 466	70 878	30 054	39 293	20 445
Dolomie .....	38 859	68 483	264 799	221 669	-	-	-	-
Clinker .....	-	-	-	263 941	222 879	282 527	308 873	336 197
Produits agricoles .....	-	9 117	5 000	17 504	36 684	51 673	59 999	55 444
Divers .....	-	3 782	3 830	11 760	13 405	17 505	11 873	9 252
DECHARGEMENT								
<b>Total</b> .....	379 890	812 336	1 053 254	675 542	715 812	824 716	684 466	870 094
Produits sidérurgiques .....	53 423	252 193	516 329	98 867	115 663	130 034	107 481	179 536
- matières premières .....	51 666	246 956	510 665	92 558	101 364	113 428	91 653	100 734
- produits finis et demi-produits .....	1 757	5 237	5 664	6 309	14 299	16 606	15 828	78 802
Combustibles .....	288 697	480 437	436 332	444 344	480 134	566 154	439 030	564 535
- charbon, coke .....	-	-	324 057	401 989	400 187	455 843	357 057	471 861
- produits pétroliers .....	288 697	480 437	112 275	42 355	79 947	110 311	81 973	92 674
Matériaux de construction .....	22 961	46 276	65 790	64 873	68 077	86 794	94 777	86 928
Produits agricoles .....	14 809	19 957	21 896	17 158	28 067	18 714	14 927	16 969
Divers .....	-	13 473	12 907	50 300	23 871	23 019	28 250	22 126
TONNAGE TRANSBORDE								
<b>Total</b> .....	943 020	1 334 669	1 901 343	1 706 321	1 503 215	1 619 939	1 481 890	1 777 120
NOMBRE DE BATEAUX								
<b>Total</b> .....	1 583	1 832	2 260	1 712	1 519	1 617	1 434	1 645
- chargés .....	1 083	829	1 078	1 037	765	802	756	799
- déchargés .....	500	1 003	1 182	675	754	815	678	846

Source: Statec, Annuaire.

Remarque: Evolution de "Produits sidér. finis et demi-produits en 1988"

#### 2224. Le fret aérien

L'aéroport du Luxembourg est une importante plaque tournante en ce qui concerne le fret aérien, continuellement en croissance jusqu'en 1981 et de nouveau depuis 1984. Cette évolution a été principalement due à la création, et à l'expansion dynamique par après, de la société de fret international Cargolux fondée en 1970 par Luxair, Loftleidir et par l'armateur suédois Salen Wicander.

La compagnie islandaise a fourni les premiers avions tandis que Salen, outre les capitaux, a amené une idée: le transport de produits frais, notamment d'Afrique.

La société Cargolux a cependant rapidement procédé à un changement de conception de son objectif. Elle s'est spécialisée dans la filière "general cargo" (marchandises en tout genre, appareils photo, médicaments, ordinateurs) et, en ce qui concerne les destinations, elle a porté son attention principalement au transport entre l'Europe et le Proche-Orient (pays arabes) ou l'Extrême-Orient (Hong-Kong, Singapour).

La société a connu une croissance considérable et le Luxembourg s'est taillé une part non négligeable dans le marché du fret aérien. En 1988, le tonnage transporté est passé à 106.000 tonnes.

Afin de répondre aux besoins croissants de ce trafic, Luxair a mis en service en avril 1976 un nouveau centre fret.

**Tableau 31: AEROPORT DE LUXEMBOURG: FRET (1000 t)**

Taux de croissance annuel moyen du total		Arrivée	Départ	Transit	Total	Fret transporté par Cargolux
	1960	0,1	0,1	0,1	6,3	--
	1965	0,4	0,4	0,0	0,8	--
	1970	1,0	1,4	0,1	2,5	n.d.
	1971	2,1	3,6	0,1	5,3	n.d.
55,9%	1972	5,6	5,6	0,2	11,4	n.d.
	1973	8,4	10,4	0,3	19,0	n.d.
	1974	10,1	12,7	0,2	23,0	21,9
	1975	10,5	18,3	0,1	28,9	30,0
	1976	11,5	24,4	0,2	36,1	37,5
13,0%	1977	9,8	28,9	1,0	39,7	45,5
	1978	13,1	29,7	0,5	43,3	53,2
	1979	21,2	31,5	0,6	53,3	57,0
	1980	25,2	34,7	0,7	60,6	58,3
	1981	30,1	42,1	1,1	73,3	72,4
4,2%	1982	26,3	37,8	1,0	65,1	67,9
	1983	28,0	34,3	0,2	62,5	59,7
	1984	31,5	42,8	0,4	74,6	72,9
	1985	30,0	39,6	0,8	70,4	70,5
	1986	38,6	39,3	0,5	78,4	76,8
12,5%	1987	53,6	43,2	0,3	97,1	94,4
	1988	59,6	53,7	0,3	113,6	106,2
	1989	63,0	63,5	0,4	126,9	

Source: Annuaire STATEC, page 244.



En 1982, la conjonction d'un certain nombre de circonstances a causé une évolution négative du fret international transbordé à l'aéroport de Luxembourg. Le ralentissement de la croissance du fret mondial et la concurrence internationale accrue dans ce secteur, particulièrement prononcée d'ailleurs sur les lignes vers l'Extrême Orient, ont donné du fil à retordre à Cargolux dont le volume transporté a diminué de 6% tandis que l'activité de l'année précédente avait été caractérisée par une hausse de 24%.

Durement touchée, la société a dû vendre plusieurs avions, réduire ses effectifs et procéder à une restructuration financière. Le capital est passé en 1983 de 100 à 700 millions de francs. Suite à cette opération de restructuration, l'actionnariat s'est élargi. Aujourd'hui 55% du nouveau capital est réparti entre Luxair, la Banque Internationale, la Kredietbank et la Banque Générale, tandis que 24% appartiennent à la Lufthansa, le solde restant étant réparti notamment entre le groupe Salen A.B., des holdings italiens et arabes ainsi qu' Icelandair.

Cargolux a réussi à diversifier ses marchés, notamment en ajoutant la côte ouest des Etats-Unis comme nouvelle destination. En 1984, la situation s'est améliorée et le marché est reparti de sorte que le tonnage transporté va sans cesse croissant jusqu'en 1988.

Les marchandises qui arrivent à Luxembourg sont acheminées vers les clients partout en Europe par la route. Ceci illustre la complémentarité entre certains modes de transports, le transport par avion ne pouvant se faire qu'à condition que la distribution terrestre soit assurée en amont et en aval par un réseau routier ou ferroviaire suffisamment intégré dans les réseaux européens.

### 23. Le transport de personnes

Traditionnellement, avant l'apparition et l'exploitation des premières lignes de chemin de fer, il y a environ 125 ans, le transport en commun de personnes a été assuré par le service des diligences qui ont sillonné le pays.

Ce moyen de transport a été progressivement supplanté par le chemin de fer, à la fois plus rapide et plus confortable et à capacité plus élevée.

Cependant, la route regagnait en importance avec la mise en service des véhicules moteurs et de leur utilisation à des fins de transport collectif. Ainsi, il s'est développé peu à peu une concurrence entre le chemin de fer et les lignes d'autobus, qui a été particulièrement vive au cours des années 1950.

Mais l'augmentation du revenu réel par tête rendue possible par la croissance économique continue de l'après-guerre de même que l'éclatement simultané de l'espace entre les lieux d'habitation, d'approvisionnement, de travail et de loisirs, n'ont pas seulement été à l'origine d'une hausse de la demande de prestations de transports, mais également, d'un changement dans la structure de cette demande.

C'est la voiture particulière qui, en offrant des avantages relatifs de rapidité et de facilité de pénétration, a su profiter le plus de cette extension de la demande. Elle s'est appropriée une part de marché croissante des transports de personnes à courte distance.

Dans le créneau des distances plus longues, c'est l'avion qui a le mieux tiré son épingle du jeu.

La donne concurrentielle a donc changé suite au recours plus intensif à la voiture privée.

A la concurrence classique entre les deux types de transport collectif, à savoir le chemin de fer et le transport par autobus, une nouvelle dimension concurrentielle s'est ajoutée, avec la compétition entre les transports collectifs et les transports individuels.

Cette évolution explique la cohabitation actuelle de 3 modes de transports en compétition sur le marché du transport terrestre de personnes.

D'une part, les deux modes de transport en commun, chemin de fer et autobus et, d'autre part, le transport individuel des ménages qui utilisent leur propre moyen de transport.

### 231. Le transport en commun de personnes

#### 2311. L'évolution du transport de personnes par rail

Il est inévitable qu'une telle constellation engendre des disparités entre, d'une part, une offre peu flexible correspondant aux besoins d'antan et, d'autre part, une demande qui depuis lors a sensiblement évolué.

Non seulement, cette dernière a-t-elle augmenté en volume, mais encore a-t-on assisté à un changement de sa structure qualitative. Suite aux mutations intérieures de l'habitat et aux changements régionaux de la structure de production, la demande des usagers s'est géographiquement déplacée.

Cette non-concordance entre, d'un côté, les besoins, et, d'un autre côté, les services offerts s'est amplifiée au fil du temps et a finalement abouti aux fermetures de lignes peu rentables, dont deux exemples évidents sont les lignes de l'Attert et de la Sûre.

Les voies encore existantes ne permettent plus de satisfaire toujours de façon efficiente les besoins nouveaux.

Un exemple: la région ouest de la ville de Luxembourg, où l'ensemble des nouvelles "localités-dortoirs" qui se sont développées après la récente guerre mondiale est assez mal desservie par la ligne Luxembourg-Kleinbettingen-Arlon.

L'important trafic suburbain vers la Ville de Luxembourg a donc fini par se concentrer sur la route.

Les tronçons de rail qui restent en service - à l'exception du contournement Sud de la Ville de Luxembourg via Berchem et Oetrange - sont utilisés pour le transport national et/ou international de personnes.

Le transport de voyageurs par chemin de fer a stagné au cours des dernières années, ce qui fait supposer que dans l'état actuel de l'offre, les quelque 12,5 à 13 millions en service intérieur de passagers sont une limite qu'il est difficile de dépasser de façon significative.

Une étude prospective élaborée en 1987 conclut que grâce aux actions qu'elle préconise et qui sont en voie de réalisation, il est permis d'entrevoir, à terme, un trafic supplémentaire gravitant autour de 20%.

**Tableau 32: NOMBRE DE VOYAGEURS (en milliers)**

	Intérieur	Internationa- l	Transit	TOTAL
1946	13.043	448	94	13.585
1950	9.773	443	404	10.620
1955	10.829	704	317	11.850
1960	9.544	677	422	10.643
1965	9.131	741	520	10.392
1970	11.234	754	543	12.531
1971	11.720	788	534	13.042
1972	11.730	608	531	13.069
1973	11.955	852	585	13.392
1974	12.309	906	553	13.768
1975	12.467	877	616	13.960
1976	12.701	904	633	14.238
1977	12.682	941	606	14.229
1978	12.284	928	635	13.788
1979	12.177	979	679	13.836
1980	12.352	943	759	14.053
1981	12.816	990	704	14.511
1982	13.146	956	666	14.767
1983	12.442	1.015	613	14.071
1984	12.044	951	572	13.567
1985	12.024	971	565	13.560
1986	11.794	937	570	13.301
1987	11.734	927	461	13.131
1988	12.073	970	447	13.490
1989	12.316	943	470	13.734

Source: CFL (Rapport annuel).

Le nombre de voyageurs dans le trafic international et de transit est peu élevé dans la mesure où le Luxembourg ne participe que modestement aux grands courants de trafics internationaux. De plus, on vient de constater une certaine stagnation, voire un léger recul dans le trafic international et de transit au cours des deux dernières années, notamment à la suite du transfert des trains d'agences sur la route.

L'évolution du nombre de titres de transport vendus en service intérieur fournit des indications supplémentaires.

Tableau 33: TITRES DE TRANSPORT VENDUS

	1974	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989
<b>Billets:</b>												
- simples	876.447	997.616	971.498	925.920	872.517	794.772	721.812	711.724	700.139	677.694	683.376	681.663
- A.R.	700.486	683.601	700.870	697.810	682.081	643.577	635.066	595.475	580.037	545.968	551.149	546.774
<b>Abonnements:</b>												
- Hebdomadaires	149.203	121.610	125.907	134.390	136.514	135.128	135.939	136.241	139.089	139.273	141.334	139.681
- Mensuels	82.318	82.227	81.999	83.884	84.237	84.561	83.910	83.588	83.627	82.707	83.026	83.553
- Annuels pour jeunes gens		3.715	5.489	5.985	6.527	6.746	6.812	6.965	6.900	11.511	12.018	12.731
- Titres gratuits scolaires		15.717	14.754	15.428	16.058	15.901	16.532	16.137	14.848	13.721	11.998	10.644
- Billets pour mini-groupes						3.113	71.190	81.841	82.652	88.079	84.024	86.569

Source: Rapports annuels des CFL.

Depuis 1979 le nombre de billets simples et de billets aller/retour vendus est en déclin et celà jusqu'en 1988 où il y a eu une légère reprise. La cause partielle en est un système de tarification étonnant qui fait qu'au-delà de deux aller/retour par semaine sur une même ligne, l'abonnement hebdomadaire devient déjà plus rentable pour l'utilisateur.

Ce système de tarification discrimine les usagers non réguliers pour des raisons difficiles à percevoir, mais incite les gens à se déplacer régulièrement en train ou en bus.

En revanche, le nombre d'abonnements hebdomadaires et mensuels est pratiquement resté stable au cours des dernières années, mais il faut noter l'essor des "abonnements annuels pour jeunes" et des "billets pour mini-groupes".

A la demande du Gouvernement en 1979, les transporteurs ont introduit des abonnements annuels pour jeunes gens donnant droit à un nombre illimité de voyages sur une relation déterminée ou sur toutes les lignes CFL ou RGTR\* pour une somme modique (Extension jusqu'à 26 ans (ou pour étudiants) à la demande de l'ACEL).

Les statistiques indiquent qu'une majorité des déplacements effectués par chemin de fer relève du trafic professionnel ou scolaire, donc de voyageurs munis d'abonnements ou ayant droit à un service à prix réduit, voire même gratuit. Ces deux catégories d'utilisateurs représentent quelque 85% de la clientèle intérieure du chemin de fer.

Cette demande bipolaire se concentre forcément sur des laps de temps très courts déterminés par les horaires de travail et de l'école. Ceci pose des exigences élevées aux installations fixes ainsi qu'au matériel roulant pendant les heures de pointe, tout en ne permettant qu'une utilisation moyenne de la capacité assez limitée de par les surcapacités existantes en-dehors des heures de pointe. Le même problème se pose d'ailleurs au niveau du transport routier en commun.

#### 2312. Le transport routier en commun

Le transport routier en commun de personnes est assuré par deux groupes de transporteurs, les entreprises publiques et les entreprises privées.

-----  
\* Régime général des transports routiers

Il s'agit dès lors de distinguer, compte tenu également des différents régimes en vigueur, entre:

- les prestations publiques de transport de personnes effectuées par le service intercommunal T.I.C.E., par le service communal de la Ville de Luxembourg (AVL), de même que par les lignes de substitution ferroviaires. Les CFL disposent en effet de la possibilité d'être autorisés à effectuer par un autre moyen de transport, soit par adjonction, soit par substitution, la desserte d'une ligne ferrée dont l'exploitation s'avère déficitaire;
- les prestations privées de transport parmi lesquelles il s'agit de distinguer:
  - . les transports routiers réguliers soumis au régime RGTR, créé au 1er mars 1978 en remplacement du régime CFL/CRL. Ce régime organise les services de transports réguliers de personnes exécutés dans le cadre de la loi du 12 juin 1965 sur les transports routiers, qui stipule que l'établissement de services de transport réguliers de personnes est soumis à l'octroi d'une autorisation par le Ministre des Transports et ceci après enquête portant sur les besoins du trafic. Les services sont rémunérés d'après les critères convenus entre le Gouvernement et la Fédération des entreprises d'autobus et d'autocars.

Notons encore que certaines lignes desservies par les CFL - environ 10% du transport routier de personnes de ces derniers - sont aussi exploitées dans le cadre du RGTR. Ce régime s'est généralisé par après. Une première étape a été la convention conclue avec le régime intercommunal TICE. L'Etat a accepté de couvrir les frais d'exploitation suivant les critères applicables dans le RGTR tandis que le TICE s'est engagé, pour sa part, à aligner sa tarification sur celle du RGTR.



**Tableau 34**

**Tramways et autobus de la Ville de Luxembourg et du canton d'Esch**

Source: Administration communale de la Ville de Luxembourg  
Syndicat des tramways intercommunaux du canton d'Esch

Année	Ville de Luxembourg				Tramways intercommunaux du canton d'Esch				
	Tramways <sup>1</sup>		Autobus		Tramways et autobus <sup>4</sup>		Tramways et autobus <sup>4</sup>		
	Longueur des réseaux en km	Voyageurs transportés en milliers	Voitures-km en milliers	Longueur des réseaux en km	Voyageurs transportés en milliers	Voitures-km en milliers	Longueurs des réseaux en km	Voyageurs transportés	Voitures-km en milliers
1908.....	9	608	132	.	.	.	.	.	.
1915.....	12	2 639	479	.	.	.	.	.	.
1920.....	12	6 105	584	.	.	.	.	.	.
1925.....	20	6 976	1 059	.	.	.	.	.	.
1930.....	31	8 253	1 287	22	506	128	55	5 168	1 242
1935.....	31	7 675	1 342	22	615	207	55	2 836	1 145
1940.....	31	7 036	...	...	714	...	...	...	...
1945.....	31	6 574	808	...	199	33	49	4 385	957
1950.....	31	9 195	1 778	35	1 009	264	57	4 090	1 123
1955.....	17 <sup>2</sup>	9 918	1 550	51 <sup>2</sup>	2 518	557	62	4 505	1 173
1960.....	12 <sup>3</sup>	6 799	999	70	6 629	1 332	53	5 518	1 627
1965.....	.	.	.	...	13 949	2 386	...	6 338	1 764
1970.....	.	.	.	...	16 667	2 698	...	6 607	1 857
1975.....	.	.	.	...	18 679	3 270	...	6 581	2 013
1980.....	.	.	.	...	17 248	3 365	...	7 371	2 065
1985.....	.	.	.	...	16 160	2 972	...	6 686	2 006
1988.....	.	.	.	...	12 018	3 057	...	5 530	2 038

<sup>1</sup> A partir du 5.9.1964, le service de tramways a été intégralement remplacé par un service d'autobus.

<sup>2</sup> A partir du 11.5.1955, les tramways de la ligne de Rollingergrund ont été remplacés par des autobus. A partir du 13.9.1955 les tramways de la ligne de Hollerich ont été remplacés par des autobus.

<sup>3</sup> A partir du 8.9.1959, les tramways de la ligne de Bonnevoie ont été remplacés par des autobus.

<sup>4</sup> A partir du 23.9.1956, le service de tramways a été intégralement remplacé par un service d'autobus.

Source: Annuaire STATEC

Dans une seconde étape a été entrepris en 1983 l'essai de coordination du régime RGTR avec le réseau des autobus de la Ville de Luxembourg.

Le kilométrage annuel total réalisé par les différents participants au RGTR s'est composé en 1982 de la façon suivante:

.. Entreprises privées:	7.815.000 km
.. TICE:	2.045.000 km
.. CFL :	784.000 km
.. AVL :	3.507.859 km

. les transports irréguliers de personnes qui sont soumis à une autorisation préalable du Ministre des Transports. Celui-ci peut la refuser, lorsqu'il estime que les voyageurs pourraient recourir sans autres inconvénients au transport public régulier. Cette disposition ne s'applique cependant pas aux prestations tombant dans l'une des trois catégories suivantes:

- .. le transport à parcours touristique;
- .. les transports en vue de prendre part activement ou passivement à des manifestations sportives, culturelles ou professionnelles;
- .. les transports de navette entre lieux déterminés dans le cadre de transports de groupes touristiques.

2313. Le transport de personnes par avion

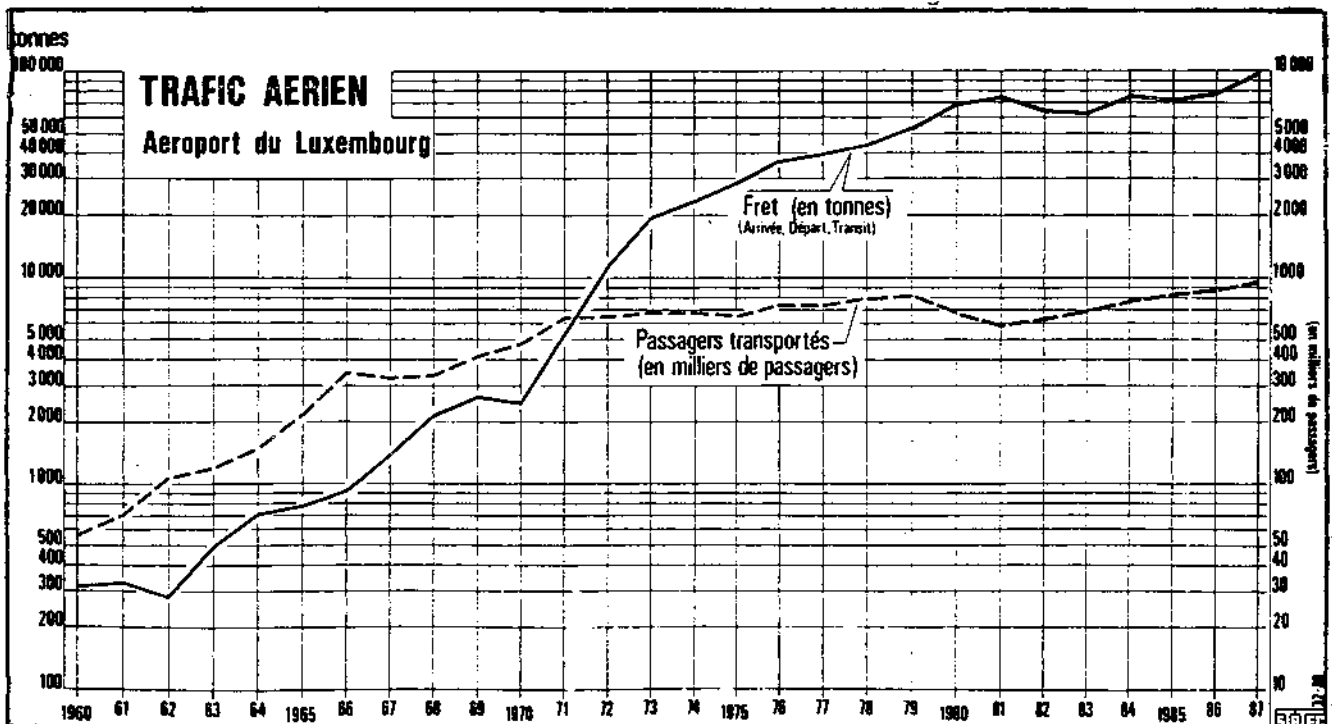
**Tableau 35: NAVIGATION AERIENNE - AEROPORT DE LUXEMBOURG**

Année	Passagers			Fret			Carburant		
	Arrivée	Départ	Transit	Arrivée	Départ	Transit	Transit		Consomm. locale
							Essence	Huile	Essence
	Nombre			kg			litre		
1950	3 154	3 371	—	14 839	3 202	418 270	567 398	6 929	15 000
1960	20 059	19 639	15 893	97 520	65 517	148 548	1 914 811	19 816	129 042
1970	238 941	232 469	5 528	1 043 309	1 355 214	86 966	32 038 616	6 178	150 000
1974	327 486	327 956	22 754	10 084 576	12 704 755	247 601	67 435 137	18 778	160 000
1975	320 328	317 000	19 262	10 504 451	18 318 885	112 630	61 889 619	27 713	250 000
1980	315 077	313 058	42 024	25 183 297	34 666 699	655 244	...	...	...
1981	285 382	284 619	36 515	30 062 172	42 060 799	1 141 397	...	...	...
1982	301 964	305 211	17 548	26 286 735	37 812 475	1 045 219	...	...	...
1983	334 549	340 661	17 021	28 000 541	34 287 333	219 870	...	...	...
1984	374 076	380 418	27 714	31 472 891	42 823 773	351 163	...	...	...
1985	398 019	399 479	26 768	29 963 463	39 630 001	784 383	...	...	...
1986	422 598	431 023	23 623	38 620 555	39 290 233	460 288	...	...	...
1987	459 714	466 622	22 576	53 638 617	43 167 572	309 313	...	...	...
1988	481 600	486 235	33 916	59 640 200	53 684 019	333 160	...	...	...
1989	441 190	447 601	56 663	63 010 091	63 531 519	391 297	...	...	...

**Nombre d'atterrissages et de décollages par type d'avion**

Source: Ministère des transports

Année	Total Hélice + Jet	Avion à hélices						Jet		
		Total	0-2 t	2-5 t	5-25 t	25-75 t	75 t et plus	Total	0-75 t	75 t et plus
1970	26 035	23 083	14 174	982	7 007	462	458	2 952	1 651	1 301
1974	39 688	32 590	23 629	1 391	6 409	395	766	7 098	4 238	2 860
1975	49 079	42 396	33 657	1 794	5 557	740	648	6 683	3 697	2 986
1980	54 604	45 771	36 415	1 802	7 274	207	73	8 833	5 100	3 733
1981	64 455	56 421	46 415	1 999	7 723	178	106	8 034	4 848	3 186
1982	56 042	48 584	38 930	1 722	7 717	157	58	7 458	4 325	3 133
1983	60 653	52 906	42 805	1 769	8 090	234	8	7 747	4 747	3 000
1984	57 973	49 829	38 753	1 897	8 946	...	...	8 144	4 571	3 573
1985	62 411	53 140	39 325	1 549	12 208	58	—	9 271	5 256	4 015
1986	56 095	46 630	30 574	1 483	14 455	118	—	9 465	5 612	3 853
1987	49 473	40 871	22 807	1 459	16 417	188	—	8 602	4 126	4 476
1988	59 991	48 466	30 883	1 675	15 731	175	—	11 527	7 220	4 307



**232. Le transport individuel de personnes**

La voiture qui vient de fêter, il y a peu, son centième anniversaire est devenue le mode de transport le plus populaire et a fait son entrée dans presque tous les ménages luxembourgeois. Bien qu'il n'existe pas de statistiques suffisamment complètes, susceptibles d'être comparées, on peut affirmer, sans trop risquer de se tromper, que la route prime de façon absolue dans le transport de personnes à l'intérieur du pays.

L'importance de la voiture n'a cessé de croître et le parc automobile de voitures particulières a augmenté à vive allure.

**Tableau 36: NOMBRE DE VOITURES PARTICULIERES ET COMMERCIALES**

1950	8.050
1955	18.532
1960	33.446
1965	55.724
1967	67.370
1970	84.816
<sup>1)</sup> 1971	94.478
1975	127.860
<sup>2)</sup> 1976	114.775
1977	130.719
1978	141.431
<sup>3)</sup> 1979	122.997
1980	128.612
1981	133.315
1982	137.924
1983	141.081
1984	145.849
1985	151.640
1986	156.048
1987	162.481
1988	168.476
1989	177.011

Source: Statec

- 1) A partir de 1971: Nouvelle classification.
- 2) A partir de 1976: Nouvelle série issue de l'exploitation intégrée du fichier automobile géré par le Centre Informatique de l'Etat.
- 3) A partir de 1979: Série épurée: Véhicules enregistrés au service de perception de la taxe sur les véhicules automobiles.

L'augmentation du nombre de voitures d'une année à l'autre n'est plus aussi élevée dans les années récentes (+2,9% de 85 à 86 contre p.ex. +13,9% de 76 à 77). Pour tous les groupes d'âge on a en 1981 370 voitures sur 1000 habitants et 464 en 1988.

Pour le groupe de la population censé pouvoir conduire une voiture (18-75 ans), on arrive, en 1981, à 526 voitures sur 1000 habitants et, en 1986, à 667.

La densité de motorisation est particulièrement élevée au Luxembourg. La voiture, certes favorisée par une fiscalité relativement clémente, a fait sa percée auprès de l'usager luxembourgeois, adoptée qu'elle a été à la structure dispersée de l'habitat luxembourgeois au sein duquel il est extrêmement difficile et coûteux de garantir un service public commun qui couvrirait, de façon satisfaisante, l'entièreté du territoire.

Ce service public devrait cependant être assuré efficacement dans les zones à haute densité de population.

Elle est devenue un objet indispensable de la vie de tous les jours. La crise, avec les hausses successives et substantielles des prix de l'essence, a montré que le choix de disposer d'une voiture n'est que marginalement influencé par les variations des coûts d'acquisition et d'utilisation de la voiture.

Il n'en est toutefois pas de même en ce qui concerne le choix du type de la voiture achetée. On a constaté effectivement une tendance vers l'achat de voitures plus petites et économes en essence. Ce renversement ne fait que souligner que les gens, tout en n'étant pas prêts à renoncer à leur voiture, se laissent néanmoins guider par les variations des coûts dans leur choix du véhicule qu'ils achètent. L'effet 2e et parfois 3e voiture par ménage joue aussi en faveur de la petite voiture.

Comparé au transport en commun, le transport individuel de personnes comporte un paquet d'avantages dont trois éléments déterminants sont l'indépendance de l'utilisateur des horaires ainsi que des itinéraires et l'absence de gain de temps en cas d'utilisation des transports en commun.

Si l'on tient compte que, d'une part, le nombre de voitures particulières s'est accru à un taux annuel moyen de 8,25% entre 1950 et 1988 et que, d'autre part, le nombre de voyageurs recourant aux chemins de fer en trafic intérieur n'a augmenté en moyenne que de 0,59%/an pour la même période on s'aperçoit des bouleversements intervenus dans la demande.

Outre ces avantages, le recours à la voiture privée présente également des inconvénients et crée des problèmes-types énumérés ci-dessous:

- risque d'accident supérieur aux transports en commun;
- problèmes d'environnement; pollution atmosphérique et bruit;
- congestion du trafic dans et autour des villes;
- incidence sur l'exploitation des transports collectifs publics;
- conflit entre le transport public et privé, surtout en ville;
- conflits sur la route entre voitures de tourisme et poids lourds.

#### **24. Les conclusions**

Au cours des deux dernières décennies, on a fait l'expérience d'un double changement dans le transport européen en général et le transport luxembourgeois en particulier. Il a été enregistré, d'une part, une expansion du volume de transports et, d'autre part, un double glissement, aussi bien du transport marchandises que du transport personnes du rail vers la route tandis que, de surcroît, le transport de personnes a fait l'objet d'un glissement du transport en commun vers le transport individuel.

Pour ce qui est des transports de marchandises par rail, le trafic annuel moyen des années de haute conjoncture (1970-1974) qui s'est élevé à quelque 22 millions de tonnes n'a atteint au cours des sept dernières années (1982-1989) que 15,5 millions de tonnes en moyenne annuelle.

Ce renversement s'explique par la conjonction de plusieurs phénomènes qui ont métamorphosé la demande de services de transport et qui, combinés à certaines caractéristiques spécifiques du petit espace luxembourgeois, ont fait que les atouts traditionnels du chemin de fer, à savoir le transport de grosses masses et le transport sur des distances longues, ont pesé de moins en moins lourds dans les choix des usagers.

D'abord, il faut relever que le volume du trafic marchandises des CFL a évolué toujours sensiblement au rythme des hauts fourneaux, de sorte qu'en 1975, le transport sidérurgique en amont et en aval des usines a encore compté pour 75% dans le transport total du chemin de fer.

La récession sidérurgique ne pouvait dès lors que heurter de plein fouet le trafic marchandises dont le volume véhiculé, bon gré mal gré, a décliné.

Bien que fortement rétréci, le trafic sidérurgique représente néanmoins aujourd'hui encore, avec quelque 60% du tonnage transporté, une part absolument vitale pour le rail (1989).

Le maintien de cette dépendance découle de l'impossibilité de compenser les pertes de trafic sidérurgique par des marchés nouveaux comme il ressort clairement de l'évolution peu dynamique du trafic des produits divers.

Cette difficulté de pénétrer des créneaux nouveaux est due aux changements de la structure de production dans laquelle prédominent de plus en plus des activités comme les services, mais aussi les nouvelles industries implantées dans le cadre de la politique de diversification industrielle qui sont beaucoup moins dépendantes du transport de masse et dont la demande s'adresse plutôt à la route qui, de par sa souplesse plus grande et sa capacité d'être rentable dans le transport de quantités réduites, concurrence fortement le rail.

Comme de plus quelque 61,1% de nos exportations et quelque 80% de nos importations sont destinées respectivement proviennent de nos trois voisins immédiats, les distances à parcourir entre les points de départ et d'arrivée sont encore suffisamment courtes pour que l'avantage des grandes distances dont tire généralement partie le rail ne joue guère.

Il n'est d'ailleurs pas un hasard, comme le souligne Erdmenger, que les pays du Benelux se soient essentiellement tournés vers la route pour leurs transports de marchandises parce que précisément cette dernière est particulièrement adaptée aux petites distances qui caractérisent la Belgique et les Pays-Bas et donc, a fortiori, le Grand-Duché de Luxembourg.

Le transport de personnes a été marqué par une extension du transport individuel et donc du transport routier. La croissance du revenu réel qui a permis l'accès à la propriété d'une voiture à des couches de la population de plus en plus larges ainsi que les changements de vie (qui se sont accompagnés d'une dispersion de l'habitat, rendant par là difficile et coûteux une desserte de qualité par un mode de transport en commun) expliquent pour une large part la stagnation des transports en commun dont a témoigné l'évolution du nombre de voyageurs fréquentant le chemin de fer et l'extension de l'utilisation de la voiture qui, faute d'autres indicateurs plus adéquats, peut se déduire de l'évolution du parc des véhicules privés.

Le seul domaine du transport en commun qui a connu une croissance significative est le transport international par avion qui, de par l'internationalisation de la Ville de Luxembourg et l'augmentation du niveau de vie et l'offre de Luxair en matière touristique, a pu bénéficier d'un trafic professionnel et de tourisme accrus.



### 3. L'OFFRE DE TRANSPORT

#### 31. Les chemins de fer

##### 311. La situation actuelle

###### 3111. L'infrastructure

La conception du réseau ferroviaire luxembourgeois date de la moitié et de la fin du siècle dernier. D'abord constitué par les lignes internationales de la société Guillaume Luxembourg, le réseau a été complété, par après, par les lignes à vocation plus locale de la société Prince Henri.

Après avoir atteint en 1912 son étendue maximale avec quelque 600 km, le réseau a été progressivement démantelé par la suite et ne comprend actuellement plus que 272 km, dont la majorité consiste dans les tronçons de l'ancien réseau Guillaume Luxembourg, les lignes Prince Henri ayant presque entièrement disparu.

Il faut donc constater que le processus de développement du rail a fait marche arrière, puisque les dernières extensions du réseau ferroviaire furent les premières à disparaître sous la pression de la concurrence et des changements de structure de la demande.

On a fini par revenir à la structure du réseau d'avant 1867, c'est-à-dire à une structure arborescente, la ligne minière Pé-tange-Esch exceptée. Les lignes qui finalement ne se sont pas révélées nécessaires au trafic international ou qui ne desservaient pas ou plus l'industrie ont été les premières à être abandonnées.

Le Luxembourg se retrouve donc aujourd'hui avec un tracé de lignes remontant au siècle passé. Les changements intervenus depuis lors se traduisent par des fermetures de lignes nationales, souvent locales et à voie étroite sur lesquelles a prédominé le transport de personnes.

Les tronçons de rail qui restent en service - à l'exception du contournement Sud de la Ville de Luxembourg via Berchem et Oetrange - sont utilisés pour le transport national et/ou international de personnes. La longueur totale des lignes s'élève à 272 km dont la majorité est télécommandée et apte au trafic banalisé. Il s'agit des liaisons suivantes:

- la ligne Luxembourg-Mersch-Ettelbrück-Clervaux-Gouvy avec les 2 antennes de Wiltz et de Diekirch. La bifurcation vers Diekirch est d'ailleurs un vestige de l'ancienne ligne de la Sûre, qui, ensemble avec la ligne de l'Attert fermée en 1967, faisait partie de la ceinture Prince Henri;
- la ligne Luxembourg-Wasserbillig-Trèves. Tandis que, dans son temps, le tracé des lignes internationales avec la France et la Belgique a donné lieu à peu de controverses, le tracé de cette ligne qui assure la liaison avec l'Allemagne n'allait pas de soi puisqu'une possibilité alternative existait sous la forme d'une liaison directe avec Sarrebruck;

L'utilité de cette ligne Luxembourg-Trèves repose plutôt sur le transport international avec l'Allemagne que sur le transport national de personnes, car elle ne fait que desservir une région à faible densité de population à l'intérieur du territoire luxembourgeois. La mise en place de liaisons optimales avec l'Allemagne, et notamment avec le Sud de celle-ci, s'avère particulièrement difficile en raison de l'infrastructure existante, tout le trafic passant par Trèves, ce qui constitue un détour important;

- la ligne Luxembourg-Kleinbettingen-Arlon qui assure le transport de personnes et de marchandises;
- la ligne Luxembourg-Esch-sur-Alzette avec les deux antennes vers Rumelange et Dudelange. D'une fonction initiale essentiellement minière, cette ligne est devenue, à la suite de l'essor démographique du Bassin Minier, la première ligne interurbaine de Luxembourg;
- la ligne Luxembourg-Pétange-Rodange-Longwy qui relie le Bassin Minier occidental à Luxembourg-ville;
- la ligne Luxembourg-Bettembourg-Thionville, ligne internationale assurant la communication avec la Lorraine et Paris;
- la ligne transversale des minières Pétange-Esch. Cette ligne semble peu adaptée aux besoins du transport de personnes de cette région de sorte qu'une coordination avec les services du TICE s'imposerait afin d'offrir dans cette région un service plus coordonné et efficace. Elle garde cependant toute son importance pour le transport de marchandises, l'axe Athus-Rodange-Differdange-Esch-Belval-Merttert supportant l'essentiel des importations minéralières et des exportations sidérurgiques de l'Arbed.

### 3112. Le matériel ferroviaire

#### - Matériel moteur

Le parc d'engins moteurs comprend:

- 42 locomotives de ligne (19 locomotives électriques et  
23 locomotives Diesel-électriques)
- 27 locomotives de manoeuvre du type Diesel-électrique
- 11 locotracteurs et draisines
- 6 autorails doubles
- 8 éléments automoteurs électriques  
(2 automotrices triples et 6 automotrices doubles).

Les 19 locomotives électriques datent toutes d'avant 1960.  
La quasi-totalité des locomotives Diesel date d'avant 1969.

#### - Matériel remorqué à voyageurs

Le parc des voitures à voyageurs comprend au 31.12.1989:

- . 15 voitures pour service international, faisant partie d'un parc commun SNCF-CFL. Ce parc se compose entièrement de voitures modernes climatisées CORAIL.
- . 60 voitures à couloir central pour service intérieur omnibus.

Ces voitures datent d'avant 1969.

#### - Matériel remorqué à marchandises

Le parc des wagons pour le service commercial comprend 2.548 wagons au 31.12.1989. Il se compose de la manière suivante:

- . 515 wagons tombereaux (dont 224 à déchargement automatique),
- . 195 wagons couverts ordinaires et 10 wagons couverts de type spécial,
- . 472 wagons plats à 2 essieux,
- . 846 wagons plats à bogies (dont 160 de grande longueur),
- . 100 wagons à capots télescopiques pour le transport de coils,
- . 407 wagons à toit ouvrant, à 2 essieux (dont 60 à déchargement automatique).

L'âge moyen des wagons du parc commercial est de 19 ans.

### 3113. Les recettes

Une analyse plus fine des recettes nécessite une distinction selon qu'elles proviennent du transport de voyageurs ou du transport de marchandises.

Aussi plus de 3/4 des recettes propres proviennent-elles du transport de marchandises, ce qui résulte principalement du fait que les activités de transport de personnes et de marchandises fonctionnent suivant des règles et dans des environnements concurrentiels différents (cf. tableau 39 "Recettes CFL").

Le Conseil Economique et Social limitera son examen aux seules recettes des transports de voyageurs et de marchandises, alors que les recettes propres diverses restent marginales.

Tableau 37: RECETTES DES CFL

en millions de F

	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989
Recettes propres voyageurs/ bagages	201,6	197,3	211,3	231,7	243,7	260,1	278,7	311,3	338,5	347,9	359,2	374,2	392,3	394,9
%	12,5	12,5	11,9	11,6	12,3	14,4	15,4	18,0	16,6	16,6	18,1	19,4	19,1	18,3
Recettes marchandises	1.327,7	1.269,3	1.430,8	1.601,9	1.572,5	1.396,0	1.409,3	1.314,3	1.577,3	1.595,4	1.467,2	1.394,8	1.500,4	1.564,3
%	82,2	80,5	80,3	80,2	79,1	77,2	77,7	76	77,5	76,1	73,9	72,3	73,0	72,5
Recettes propres diverses	86,5	110,5	138,6	162,6	170,2	151,2	125,3	104,1	118,9	153,7	158,0	160,2	161,3	199,4
%	5,3	7,0	7,8	8,2	8,6	8,4	6,9	6,0	5,9	7,3	8,0	8,3	7,9	9,2
Total	1.615,8	1.577,1	1.780,7	1.996,2	1.986,4	1.807,3	1.813,3	1.729,7	2.034,7	2.097,0	1.984,4	1.929,3	2.054,0	2.158,6

Source: CFL

### 31131. Les recettes voyageurs

Les recettes voyageurs se décomposent en recettes provenant du transport intérieur et du transport international, y compris le transit.

**Tableau 38: RECETTES VOYAGEURS SANS BAGAGES (millions de F)**

Année	Trafic national	Trafic international	Total
1977	107,8	85,5	193,3
78	112,1	91,8	203,9
79	116,0	106,1	222,1
80	117,6	115,4	233,0
81	132,9	115,1	248,0
82	159,8	108,2	268,0
83	159,6	137,4	297,0
84	188,6	136,3	324,9
85	193,2	139,8	333,0
86	196,7	154,5	351,2
87	215,3	138,9	354,2
88	220,9	155,2	376,1
89	226,4	147,6	374,0

Source: CFL

En 1989, le trafic international participe pour 10,33 % en nombre de voyageurs, mais pour 39,45 % en terme de recettes; forcément les chiffres pour le transport intérieur se situent de façon opposée.

Ce clivage entre le volume du transport intérieur et les recettes qui en proviennent est dû aux tarifs luxembourgeois extrêmement bas, comme il ressort d'une comparaison (juillet 1989) avec les tarifs pratiqués en Allemagne, en France et chez nos deux partenaires du Benelux.

Prix des billets en 1989 (en FL)

- Billet simple 20 km

CFL	SNCF	SNCB	NS	DB
69	100	75	95	91

- Abonnement ordinaire mensuel 20 km

CFL	SNCF	SNCB	NS	DB
932	2.682	1.960	2.423	2.408

- Abonnement jeunes gens 20 km

CFL	SNCF	SNCB	NS	DB
476	1.165	1.180	1.929	1.806

(Rem. Titres de transport vendus voir également page 74)

L'Etat luxembourgeois a abondamment utilisé son droit de tutelle en matière de tarification dans le transport voyageurs, droit qui lui a été attribué lors de la constitution de la SN des CFL et dicté à l'époque par le souci d'empêcher le chemin de fer d'abuser de sa position monopolistique en imposant des tarifs surfaits.

Cependant suite aux bouleversements survenus dans le marché des transports et avec l'intensification subséquente de la concurrence entre les différents modes de transport dès le début des années soixante, voire plus tôt déjà, le pouvoir de monopole dont bénéficiait le chemin de fer s'est progressivement effrité et est devenu pratiquement sans objet.

Certes, le chemin de fer a encore un monopole technique en tant qu'unique offreur d'un transport par rail.

Economiquement, il n'y a toutefois plus lieu de parler de monopole dans la mesure où la majorité des usagers ont la possibilité de choisir entre différents moyens de transports en fonction de leurs besoins particuliers et suivant les variations des tarifs relatifs.

Il n'est dès lors plus indiqué de défendre le maintien de tarifs aussi bas par le souci de protéger les voyageurs de l'exploitation par un monopole.

En revanche, il a été argumenté qu'il faut éviter de trop grever les budgets des usagers et qu'une politique tarifaire sociale qui se veut équitable devrait dès lors maintenir des tarifs relativement bas.

Il faut noter toutefois que cette tarification voyageur national, qui est la plus basse des Communautés Européennes, est également appliquée au service voyageurs international et occasionne par là des pertes de recettes de plus de 50 millions/an qui constituent un cadeau proprement dit aux voyageurs internationaux.

La politique tarifaire pratiquée porte donc une part de responsabilité dans le fossé qui s'est creusé entre les recettes et les dépenses. La contrepartie de ce déficit est donc en quelque sorte les titres de transport bon marché dont bénéficient les usagers du rail.

Encore faut-il apporter deux nuances à cette dernière affirmation:

- d'abord, il ne faut pas perdre de vue que les usagers, à travers les impôts payés, ont contribué au financement de cette politique, de sorte que l'avantage net qu'ils retirent d'une telle politique se trouve réduit;
- de plus, il faut distinguer entre usagers réguliers et irréguliers du rail. Le billet simple revient à 69 francs (juillet 89) pour un parcours de 20 km. En revanche, avec un abonnement mensuel de 932 francs (pour 20 km), et dans l'hypothèse de 40 trajets par mois, on arrive à un prix de 23,3 francs par trajet.



Le tableau ci-après reprend les recettes propres voyageurs en service intérieur en les confrontant aux compensations octroyées aux CFL pour obligation de service public en vertu du règlement no 1191/69 de la Communauté Européenne sur la suppression et éventuellement la compensation des obligations de service public.

**Tableau 39: CFL: COMPARAISON ENTRE COMPENSATIONS ET RECETTES PROPRES (en millions de F)**

Année	Compensations pour Services publics	Recettes propres
1986	2.773,3	359,2
87	2.969,0	374,2
88	2.602,9	392,3
89	2.727,7	394,9

Source: "Rapport annuel CFL; Les transports de personnes".

Par obligation de service public, il faut entendre, dans ce contexte, les obligations que l'entreprise de transport n'assumerait pas (ou du moins pas dans la même mesure ou dans les mêmes conditions), si elle se laissait guider par son intérêt commercial. Ces obligations comprennent: l'obligation d'exploiter, l'obligation de transporter et l'obligation tarifaire.

Pour aboutir au montant de la compensation, on ventile les coûts totaux supportés par l'entreprise au titre de l'ensemble de ses activités de transport entre les différents types d'activité. Le montant de la compensation est alors égal à la différence entre les coûts et les recettes de l'activité de l'entreprise concernée par l'obligation de service public.

Les recettes propres ne se sont élevées qu'à 394,9 millions de francs en 1989 par rapport à un coût du transport voyageur intérieur de 2.772 millions de francs, soit quelque 14% du coût total.

Avec 9.313.000 voyageurs intérieurs (Annuaire statistique des CFL 1988) et un coût total de 2.772 millions de francs, le trajet moyen de quelque 21 km par voyageur revient à plus ou moins 300 flux. Ce calcul ne tient évidemment pas compte des avantages indirects des chemins de fer par rapport aux autres modes de transport.

Afin de combler le déficit voyageurs, il faudrait dès lors multiplier par 7 les prix actuels et supprimer la gratuité des transports.

Ces seuls chiffres illustrent parfaitement l'impossibilité d'assainir le déficit voyageur du chemin de fer par une action sur les seules recettes, d'autant plus qu'un relèvement des prix des billets déclencherait une hausse de l'indice des prix à la consommation qui anéantirait non seulement les gains du côté des recettes en augmentant les dépenses de personnel, mais comporterait pour l'économie entière une charge démesurée.

A partir du 1er janvier 1991 sera introduite une tarification zonale applicable à tous les transports de voyageurs par rail et par route: CFL, RGTR, TICE, Autobus de la Ville de Luxembourg. En l'absence de précisions notamment sur le niveau des prix de transport de cette tarification, il est impossible d'en dégager actuellement les conséquences sur les recettes-voyageurs des CFL, ni de formuler des propositions pour une future politique tarifaire du réseau. Le Conseil Economique et Social estime cependant qu'une certaine prudence sera de mise quant au niveau des prix de transport et à leur évolution dans le temps, compte tenu de la concurrence de la voiture privée, qui est d'autant plus sensible que les prix des carburants et de certaines taxes sont, dans notre pays, parmi les moins élevés de la Communauté Européenne.

### **31132. Les recettes marchandises**

Les recettes marchandises se sont ressenties de la restructuration de la sidérurgie à tel point qu'avec 1.564,3 millions de francs en 1989, elles sont encore inférieures à leur niveau de 1974.

Le volume acheminé s'est tellement réduit (22,1 millions de tonnes en 1974 contre 17,8 en 1989) que les majorations des tarifs auxquelles ont procédé tout au long de la décennie écoulée les chemins de fer n'ont pas été à même de compenser l'effet de la diminution du tonnage transporté.

(Rem. tonnage transporté: voir également le tableau plus détaillé à la page 53)

Ces majorations se sont échelonnées comme suit:

- 1er avril 1971 : majoration générale de 5%  
(excepté laitier et céréales)
- 1er avril 1972 : majoration générale de 10%  
(excepté colis express)
- 1er janvier 1974: majoration générale de 10%  
(excepté colis express)
- 1er janvier 1975: majoration générale de 10%  
(colis express inclus)
- 15 juillet 1976: majoration générale de 10%
- 1er juillet 1977: majoration générale de 10%
- 1er janvier 1978: majoration générale de 15%  
(excepté colis express)
- 1er janvier 1979: tous les tarifs non CECA,  
sauf produits agricoles 15% (en moyenne)  
  
tarifs pour colis express 15% (en moyenne)  
  
tarifs pour expéditions de détail  
10% (en moyenne)
- 1er janvier 1980: tous les tarifs, à l'exception du  
tarif spécial pour minerais 6,5%
- 1er février 1981: tous les tarifs, à l'exception  
des tarifs d'approche du port  
de Mertert 10%

- 1er janvier 1982: tous les tarifs, à l'exception  
des tarifs pour colis express et  
pour expéditions de détail 15%  
  
tarifs pour colis express et  
pour expéditions de détail 20%
- 1er janvier 1983: tous les tarifs, à l'exception  
des tarifs d'approche du port  
de Mertert 10%
- 1er novembre 1983: tous les tarifs 10%
- 1er mai 1985: tous les tarifs 10%
- 1er janvier 1986: tous les tarifs 4,75%
- 1er janvier 1987: tous les tarifs 10%
- 1er janvier 1990: tous les tarifs 10%

L'effet global de ces hausses successives a été de facto substantiellement moins prononcée que les chiffres ne le laissent apparaître, puisque la majeure partie du transport par voie ferrée se déroule dans le cadre d'un régime de tarifs de concurrence qui n'ont pas fait l'objet de majorations comparables. Le tableau no 40 ci-après illustre ce phénomène.

Dans ces conditions, les relèvements des tarifs officiels ci-dessus n'ont pas mis en péril la compétitivité extérieure des entreprises luxembourgeoises recourant au transport par rail et pour lesquelles le prix du transport constitue une part importante dans le prix de vente des produits.

Une telle prudence s'imposait d'autant plus que la compétitivité des firmes luxembourgeoises se trouvait fortement ébranlée tout au cours de la période envisagée.

Le tableau 40 retrace l'évolution des recettes par tonne-km (en francs) et fait ressortir que depuis 1985, la recette par tonne-km est en baisse, ce qui indique que l'accroissement du volume est supérieur à l'accroissement des recettes.

**Tableau 40: RECETTES PAR TONNE/KM**

Unité: F/tkm

1950	1,57
1960	1,95
1970	1,63
1974	1,92
1975	2,04
1976	2,12
1977	2,24
1978	2,20
1979	2,24
1980	2,36
1981	2,38
1982	2,55
1983	2,60
1984	2,69
1985	2,47
1986	2,41
1987	2,35
1988	2,35
1989	2,22

Source: Rapport annuel des CFL

(Voir également le tableau 22 à la page 52)

Les tarifs concurrentiels n'ont été officiellement autorisés qu'à partir de 1968, puisque le cahier des charges des CFL avait interdit aux derniers de négocier tout accord particulier accordant à un ou plusieurs expéditeurs une réduction sur les tarifs.

Or le maintien d'une telle clause aurait fait fi de l'environnement concurrentiel et aurait privé le chemin de fer de toute liberté commerciale pourtant indispensable à la stabilisation de ses parts dans un marché fortement concurrencé et face aux modes concurrents tels que le transport routier pour lesquels le recours à des tarifs particuliers a été monnaie courante.

Tableau 41: PROVENANCE DES RECETTES MARCHANDISES

en millions de F

	1974	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989
Combustibles minéraux	686,2	501,9	457,0	522,7	568,0	576,9	510,6	531,5	440,3	519,2	478,0	385,5	302,4	308,8	313,4
Minéraux de fer	155,3	126,0	92,3	106,2	130,0	121,7	97,7	83,7	79,4	111,0	78,8	76,8	55,1	56,3	186,8
Produits sidérurgiques	455,3	335,8	343,0	420,5	497,6	433,6	382,7	372,7	374,9	516,3	595,8	549,0	448,7	590,7	590,1
Engrais	96,8	92,0	89,1	91,0	99,8	98,8	97,0	89,5	85,0	91,5	80,4	58,4	56,9	50,8	48,0
Produits pétroliers	49,4	51,8	60,6	59,0	53,9	54,3	53,9	63,2	70,1	76,8	87,5	96,9	93,8	104,8	117,4
Matériaux de construction bruts	64,8	--	--	--	87,7	79,0	87,4	113,0	110,3	99,8	92,5	108,4	130,8	115,4	128,5
Divers	151,7	220,3	227,3	231,4	164,8	208,2	166,7	155,7	154,2	154,0	171,8	180,1	294,7	261,3	267,2
Produits extraordinaires	6,4	5,5	5,8	7,0	7,6	6,9	7,6	9,3	8,7	8,8	9,8	12,1	12,4	13,1	12,9
Total	1.665,9	1.333,3	1.275,1	1.437,8	1.609,4	1.579,4	1.403,6	1.418,6	1.322,9	1.577,4	1.595,5	1.467,2	1.394,8	1.500,4	1.564,3

Source: Rapport CFL

L'orientation extérieure de l'industrie à la fois en ce qui concerne l'approvisionnement et l'écoulement de la production fait que seule une partie relativement minime (1989:13,4%) des recettes provient d'un transport purement intérieur de marchandises:

**Tableau 42: PROVENANCE DES RECETTES MARCHANDISES SELON DESTINATION**  
(millions de F)

	1974	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989
Intérieur	216,0	191,5	177,3	211,9	283,1	205,5	194,4	217,7	212,8	214,3	174,8	183,7	192,8	201,3	213,2
International - Départ	434,0				400,3	410,4	371,0	340,0	359,7	425,4	433,4	383,3	369,7	382,9	404,1
International - Arrivée		992,1	914,6	1.051,3											
Transit	199,6	144,1	177,4	167,7	179,1	201,6	184,4	195,5	185,3	212,6	245,6	214,1	190,8	209,2	209,6
Produits extraordina- res	6,4	5,5	5,8	7,0	7,6	6,9	7,6	9,3	8,7	8,8	9,8	12,1	12,4	13,1	12,9

Source: CFL  
(voir également tableau 25 "Composition du trafic marchandises")



Comme des marchés nouveaux, importants dans les conditions concurrentielles actuelles, ne vont guère s'ouvrir, comme les tarifs du transport voyageurs sont régis par des considérations sociales et que même un changement de politique tarifaire vers une participation accrue des usagers aux coûts des prestations ne pourrait avoir qu'un effet marginal, comme les tarifs marchandises ne peuvent être relevés non plus au risque de mettre en péril la compétitivité et de voir recourir les clients à d'autres modes de transport, le Conseil Economique et Social perçoit mal comment le déséquilibre financier pourrait être comblé par un redressement des recettes propres.

#### **3114. Les dépenses des CFL**

Le tableau 45 fournit une ventilation des dépenses des CFL et une indication sur l'évolution des différentes catégories de dépenses en millions de francs et en parts relatives.

**Tableau 43: DEPENSES DES CFL**  
en millions de F et en (%)

	Personnel	Matières	Divers	Charges financières	Dotations diverses	Total général
1976	3.701,0 (77,9)	248,7 (5,2)	179,0 (3,8)	151,7 (3,3)	469,4 (9,3)	4.749,8
1977	4.078,2 (78,2)	266,7 (5,2)	189,3 (3,6)	164,4 (3,2)	513,9 (9,8)	5.212,9
1978	4.257,5 (78,6)	269,0 (5,0)	192,6 (3,6)	165,4 (3,1)	531,7 (9,8)	5.416,0
1979	6.561,1 (78,6)	305,0 (5,3)	208,4 (3,6)	167,0 (2,9)	560,4 (9,6)	5.801,9
1980	5.075,0 (78,5)	371,2 (5,8)	228,4 (3,8)	163,3 (2,6)	612,0 (9,6)	6.401,9
1981	5.427,0 (78,3)	417,8 (6,0)	237,8 (3,4)	201,1 (3,0)	645,8 (9,3)	6.930,9
1982	5.564,8 (78,1)	436,0 (6,1)	265,2 (3,7)	194,5 (2,7)	665,6 (9,3)	7.130,1
1983	5.900,6 (78,2)	435,2 (5,8)	271,3 (3,6)	204,7 (2,7)	736,9 (9,7)	7.548,7
1984	6.139,9 (78,2)	476,9 (6,1)	264,4 (3,4)	280,1 (3,6)	681,8 (8,7)	7.843,1
1985	6.299,8 (77,1)	537,8 (6,6)	343,8 (4,2)	281,3 (3,5)	704,4 (8,6)	8.167,1
1986	6.528,4 (77,7)	282,2 (3,2)	536,0 (6,4)	249,0 (3,0)	805,7 (9,6)	8.401,3
1987	6.884,1 (78,0)	359,7 (4,1)	456,5 (5,2)	298,4 (3,4)	829,7 (9,4)	8.828,4
1988	6.991,5 (79,1)	278,8 (3,1)	449,8 (5,1)	244,8 (2,8)	876,4 (9,9)	8.841,3
1989	7.263,9	277,6 (3,0)	545,9 (2,8)	264,7 (2,8)	947,2 (10,2)	9.299,4

Source: Rapport CFL

31141. Les dépenses de personnel

Les dépenses pour le personnel, qui représentent plus de 3/4 du total des dépenses, se composent des rémunérations versées au personnel actif ainsi que des pensions allouées aux ayants droit. Le tableau ci-après donne une ventilation des dépenses suivant les deux affectations.

**Tableau 44: DEPENSES DE PERSONNEL (en millions de F et en %)**

	Actifs	Retraités	Total
1974	1.659,5 (58,2)	1.193,6 (41,8)	2.853,1
1979	2.478,7 (54,3)	2.082,4 (45,7)	4.561,1
80	2.742,7 (54,6)	2.282,3 (45,4)	5.025,0
81	2.980,7 (54,9)	2.446,3 (45,1)	5.427,0
82	3.011,6 (54,1)	2.557,2 (45,9)	5.568,8
83	3.177,8 (53,9)	2.722,7 (46,1)	5.900,5
84	3.308,1 (53,9)	2.831,8 (46,1)	6.139,9
85	3.423,3 (54,3)	2.876,5 (45,7)	6.299,8
86	3.552,2 (54,4)	2.976,2 (45,6)	6.528,4
87	3.678,7 (53,4)	3.175,6 (46,1)	6.854,3
88	3.708,9 (53,1)	3.282,7 (46,9)	6.991,6
89	3.841,4 (52,7)	3.448,6 (47,3)	7.290,0

Source: Rapport CFL

On peut constater que la part absorbée par les dépenses pour les non-actifs va croissant, conséquence de la réduction de l'effectif total.

L'obligation qui incombe aux CFL, en vertu de ses statuts, de subvenir aux charges de pensions mérite des développements à part après l'analyse du volet des dépenses pour le personnel actif directement lié à l'exploitation.

**311411. Les dépenses pour le personnel actif**

- L'effectif qui s'est encore chiffré à 6.510 personnes en 1945 a entre-temps diminué pour atteindre actuellement 3.592 personnes. Une réduction d'envergure a eu lieu dans l'immédiat après-guerre avec la disparition entre 1945 et 1950 de plus de 1100 emplois.

Si on compare le chemin de fer aux autres entreprises du pays, on constate qu'avec ses 3.592 personnes occupées, il est le troisième employeur après ARBED et Goodyear.

**Tableau 45: RECAPITULATION DU PERSONNEL ACTIF (APPROUVE) DES CFL DEPUIS 1945**

1945	6.510
1946	6.259
1947	5.912
1948	5.710
1949	5.686
1950	5.285
1951	5.241
1952	5.469
1953	5.706
1954	5.595
1955	5.288
1956	5.089
1957	5.356
1958	5.470
1959	5.291
1960	5.241
1961	5.160
1962	5.151
1963	5.119
1964	4.990
1965	5.004

1966	4.928
1967	4.855
1968	4.600
1969	4.581
1970	4.484
1971	4.502
1972	4.475
1973	4.477
1974	4.453
1975	4.492
1976	4.394
1977	4.391
1978	4.317
1979	4.279
1980	4.284
1981	4.260
1982	4.102
1983	3.980
1984	3.850
1985	3.838
1986	3.839
1987	3.767
1988	3.714
1989	3.640
1990	3.592

Source: Rapport CFL

- Le tableau ci-après reproduit l'évolution de la dépense par personne occupée

Tableau 46: EVOLUTION DE LA DEPENSE PAR PERSONNE OCCUPEE

	1974	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989
Dépenses pour les actifs												
(million de frs)	1.695,5	2.478,7	2.742,7	2.980,0	3.011,6	3.177,8	3.308,1	3.423,3	3.552,2	3.678,7	3.708,9	3.827,6
Effectif réel sur place fin décembre	4.271	4.280	4.255	4.137	4.036	3.910	3.827	3.836	3.788	3.730	3.674	3.596
Dépenses par personne occupée												
(million de frs)	0,397	0,579	0,645	0,720	0,746	0,813	0,865	0,892	0,936	0,986	1,010	1,064

Source: CFL

A partir de 1974, commencement du recul du trafic, l'effectif est passé de 4.391\* personnes en 1974 à 3.674\* en 1989, soit une réduction de 717 postes. Dans l'intervalle 1964-1974, caractérisé notamment par la suppression de la traction vapeur, la diminution a été de 609 personnes.

Si l'on prend toutefois en compte les possibilités de réduction de l'effectif qui vont s'ouvrir avec les nouveaux investissements en voie de réalisation ou projetés, il apparaît que le Conseil Economique et Social peut approuver l'objectif actuel d'un effectif avoisinant les 3.500 personnes en 1992.

Cet objectif avancé de 3.500 personnes ne doit pourtant pas être interprété comme un chiffre absolu, compte tenu de l'évolution du trafic et des possibilités de réduction des effectifs qui vont s'ouvrir au fur et à mesure de la réalisation des investissements de modernisation et de rationalisation dont un objectif déclaré est l'augmentation de la productivité.

-----

\* effectif réel au 31.12.

- La productivité, telle qu'elle est mesurée par les CFL sur la base de l'évolution des unités de trafic par heure de travail, a continuellement augmenté depuis le milieu des années 50 jusqu'en 1974 pour se stabiliser plus ou moins par après.

**Tableau 47: UNITES DE TRAFIC PAR HEURE DE TRAVAIL D'AGENT\***

Exercice	Total	Variation indiciaire
1958	80	100
1966	90	113
1970	136	170
1972	143	179
1974	162	203
1975	136	170
1976	134	168
1977	125	156
1978	138	173
1979	148	185
1980	139	174
1981	137	171
1982	130	163
1983	124	155
1984	138	173
1985	146	183
1986	141	176
1987	139	174
1988	151	189
1989	166	208

Source: CFL

Cet indicateur a donc suivi de près l'évolution de la conjoncture, c'est-à-dire le dénominateur du ratio de productivité qui est le volume charrié par le rail.

L'effectif en revanche, s'est adapté moins rapidement.

Cette constatation est la résultante de deux phénomènes:

-----

\* unités de trafic: voyageurs - kilomètres + tonnes - kilomètres nettes



- . D'abord, de par les contraintes d'exploitation d'un service par rail, il existe un certain nombre d'emplois qui doivent subsister indépendamment du volume de transport acheminé par le rail. Il n'existe pas de proportionnalité entre le niveau de l'effectif et le niveau du volume de transport, cette absence de proportionnalité étant précisément un désavantage manifeste du petit réseau luxembourgeois.
- . On se heurte ensuite, comme dans d'autres secteurs, à l'impossibilité d'une adaptation immédiate et automatique de l'effectif aux variations de la demande, le chemin de fer de surcroît n'y étant pas contraint économiquement de par la quasi-certitude de l'intervention financière de l'Etat.

Il faut noter encore que les dépenses totales pour le personnel actif ont augmenté, malgré la diminution de l'effectif, de sorte que la dépense par personne occupée a augmenté, en moyenne annuelle, entre 1974 et 1989 de 7,0%.

- Comparée aux réseaux voisins, la productivité du personnel des CFL s'établit comme suit:

Tableau 48:  
COMPARAISON DES PRODUCTIVITES DU PERSONNEL CFL ET DES RESEAUX VOISINS

RESEAU	PRODUCTIVITE TECHNIQUE		PRODUCTIVITE COMMERCIALE							
	1987	1988	Tonnes transportées par pers. * (en milliers)	Tonnes-Km produites par pers. * (en milliers)	Tonnes-Km produites par pers. * (en milliers)	Voyageurs par pers. * (en milliers)	Voyageurs par pers. * (en milliers)	Voyageurs-Km produits par pers. * (en milliers)		
CFL	1,51	1,66	4,75	5,32	190	205	3,38	3,47	70	72
DB	2,33	2,61	1,14	1,21	246	261	4,21	4,54	197	181
SNCB	2,07	2,20	1,76	1,85	192	209	3,26	3,38	146	150
SNCF	2,39	2,58	0,71	0,77	255	275	3,89	4,28	301	337

Source: Union Internationale des Chemins de Fer  
\* de l'effectif de l'exploitation ferroviaire - Adm. Centrale

Ce tableau montre que le personnel des CFL arrive largement en tête quant aux tonnes transportées par personne, mais il démontre aussi que les CFL utilisent comparativement plus de personnes pour produire les trains-km destinés, d'une part, au transport de charges très importantes et, d'autre part, au transport de voyageurs. Ce phénomène est certainement dû aux faibles distances parcourues sur notre réseau interne.

311412. Les dépenses pour le personnel retraité

Les CFL sont obligés de supporter la charge des pensions des agents tombant sous les dispositions du statut du personnel des chemins de fer luxembourgeois et des veuves et orphelins de ces agents dont les arrérages viennent à échéance pendant la durée effective de l'existence de la société.

Le nombre de ces bénéficiaires, qui dépasse depuis 1967 le nombre des actifs, est actuellement de 4230 personnes, dont 2371 retraités, soit de 600 unités supérieur à l'effectif actif, une différence qui va en s'accroissant.

**Tableau 49: NOMBRE DE RETRAITES A LA CHARGE DES CFL**

Année	Retraités	Total (y compris veuves et or- phelins)
1949	2.620	4.087
1950	2.731	4.246
1951	2.782	4.337
1952	2.860	4.470
1953	2.948	4.584
1954	3.003	4.686
1955	3.159	4.856
1956	3.243	4.983
1957	3.325	5.082
1958	3.326	5.142
1959	3.295	5.156
1960	3.216	5.110
1961	3.176	5.093
1962	3.077	5.032
1963	3.018	4.967
1964	3.939	4.930
1965	2.877	4.880
1966	2.803	4.818
1967	2.743	4.781
1968	2.682	4.726
1969	2.606	4.659
1970	2.581	4.651
1971	2.520	4.601
1972	2.474	4.545
1973	2.422	4.495
1974	2.570	4.644
1975	2.706	4.774
1976	2.777	4.802
1977	2.762	4.804
1978	2.723	4.755
1979	2.709	4.752
1980	2.629	4.645
1981	2.576	4.569
1982	2.536	4.520
1983	2.484	4.451
1984	2.422	4.372
1985	2.359	4.305
1986	2.344	4.278
1987	2.345	4.235
1988	2.371	4.233
1989	2.398	4.235

Source: CFL

Contrairement aux autres entreprises en général et aux entreprises de transport en particulier, qui versent des contributions à la Caisse de pension des employés privés ou à l'assurance-vieillesse-invalidité en fonction du nombre et du niveau des rémunérations du personnel en activité, le chemin de fer doit payer directement et entièrement les pensions dues avec en plus la contrainte que le régime des pensions dont bénéficie le personnel du chemin de fer est aligné sur celui des fonctionnaires de l'Etat.

Afin de rétablir une situation de saine concurrence, le règlement (CEE) no 1192/69 du Conseil des Communautés européennes du 26 juin 1969 relatif aux règles communes pour la normalisation des comptes des entreprises de chemins de fer dispose qu'il faut verser une indemnité compensatrice au chemin de fer pour couvrir une partie de ses charges spécifiques.

Cette compensation a encore pour objectif de normaliser deux autres postes, toutefois de loin beaucoup moins importants, qui sont:

- les dépenses relatives aux passages à niveau remboursées à 50 % par l'Etat;
- les charges financières résultant du défaut de normalisation dans le passé.

**Tableau 50: INDEMNITE COMPENSATRICE EN VUE DE LA NORMALISATION DES COMPTES**  
(unité: million de F)

1980	1.389,2
1981	1.744,0
1982	1.879,3
1983	2.045,8
1984	1.978,8
1985	2.143,9
1986	2.187,1
1987	2.212,1
1988	2.140,9
1989	2.225,0
1990	2.483,5

Source: Budget de l'Etat

Cette intervention est égale à la différence entre la charge supportée par l'entreprise de chemin de fer et celle qu'elle supporterait si elle était soumise, avec le même effectif en activité et les mêmes rémunérations, au régime privé de droit commun.

D'après une expertise actuarielle effectuée dans le cadre de la normalisation des comptes, le taux de cotisation théorique des agents des CFL est de 10 points supérieur au taux de 16 % en vigueur dans le régime contributif.

Etant donné que le chemin de fer prend en charge à la fois la part contributive du patron et de l'employé, il en résulte que les chemins de fer doivent supporter un montant égal à 26% des rémunérations versées aux agents en activité.

### **31142. Les autres dépenses**

Les autres dépenses comprennent les dépenses pour matières, surtout en énergie, les dépenses diverses, (travaux assurés par des tiers, location de matériel informatique, redevances pour matériel roulant) de même que les charges financières (charges d'intérêts, amortissements du capital social et d'emprunts contractés, dotation de fonds spéciaux).

### **3115. La situation financière**

Les dépenses totales ont augmenté à un rythme annuel moyen de 4,9% par comparaison au taux d'accroissement extrêmement modeste des recettes propres de 2,3%.

Le problème financier auquel se trouve confrontée la Société nationale des CFL ne date pas d'hier et a déjà suscité des inquiétudes bien avant la crise du milieu des années 70.

Il résulte du tableau 52 que, si le pourcentage que représentent les dépenses budgétaires pour le rail par rapport au total des dépenses du budget reste élevé et s'élève notamment au double de ce qu'il est dans les pays voisins, l'évolution de ce rapport est pourtant favorable en ce qu'elle montre que les dépenses pour le rail ont augmenté moins rapidement que le total des charges du budget.

Toutefois, l'augmentation en termes absolus de la charge des transports par rail pèse donc en fin de compte sur la collectivité toute entière. Cette évolution s'explique par les considérations suivantes:

- Le chemin de fer, plus que tout autre mode de transport, a dû faire face à des mutations profondes qui ont ébranlé le marché, le plus souvent au détriment du rail.

Dans cet ordre d'idées, il convient d'abord de rappeler les changements de structure intervenus dans la demande de prestations de transports aussi bien au niveau du transport de personnes qu'à celui du transport de marchandises.

L'émergence et le recours croissant à la voiture privée, suite à l'augmentation du revenu réel par habitant, a déclenché une substitution progressive de la voiture comme moyen de déplacement au transport en commun en général et au transport par chemin de fer en particulier.

Quant à la demande du transport de marchandises, elle a été soumise à un double bouleversement.

La sidérurgie, le premier client du chemin de fer, a subi de plein fouet la crise dès 1975 et la réduction du tonnage produit s'est inévitablement traduite par un recul parallèle du volume transporté par voie ferrée.

De plus, l'économie luxembourgeoise a vécu l'expansion d'activités de production - surtout dans le secteur des services - moins dépendantes du transport traditionnel en général et du transport de matières lourdes en particulier, domaine dans lequel le chemin de fer a un avantage comparatif incontestable, contrairement au transport de détail ou finis pour lequel la route dispose d'avantages manifestes.

Les pertes de marché et l'évolution défavorable du volume transporté et des recettes s'expliquent donc par les mutations rappelées ci-dessus.

- L'adaptation des chemins de fer à la nouvelle donne du marché du transport se trouve fortement gênée par une panoplie de contraintes spécifiques imposées à la Société Nationale des CFL au moment de sa constitution après la deuxième guerre mondiale.

Ainsi, en vertu de la convention tripartite, l'Etat exerce une tutelle sur la société qui ne peut pas modifier ses tarifs sans autorisation préalable des pouvoirs publics.

Cette autorisation, l'Etat peut la refuser, mais dans ce cas, il doit s'engager en contrepartie à couvrir la totalité de l'insuffisance des recettes due à la non-approbation de l'augmentation proposée des tarifs.

De même, la société ne peut pas réduire ou suspendre des services ferroviaires sans accord préalable de l'autorité de tutelle. Elle doit également veiller à ce que les trains réguliers de voyageurs contiennent des places en nombre suffisant pour toutes les personnes qui se présenteraient dans les bureaux du chemin de fer.

Cette dernière disposition comporte donc l'obligation implicite de disposer d'une capacité de transport suffisante pour transporter, même aux heures de pointe, tous les voyageurs.

En outre, la SN des CFL n'est pas traitée sur un pied d'égalité avec les autres entreprises privées de transport, quant aux charges d'infrastructure fixe (réseau, gares) et de la sécurité du trafic (signalisation). (Voir, pour plus de détails, le point 3121. Les investissements)

### **3116. L'équilibrage des comptes**

Les recettes propres et les interventions pour respectivement la normalisation des comptes et les obligations de service public ne suffisent pourtant pas à couvrir la totalité des dépenses.



Tableau 52: L'EQUILIBRAGE DES COMPTES

	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989
Recettes propres totales*	1985,4	1808,7	1813,3	1729,7	2034,7	2097,0	1984,3	1929,3	2054,0	2137,5
Subventions pour services et pour la normalisation des comptes**	3097,2	3390,0	3479,0	3781,0	3911,9	4367,5	4960,4	5181,1	4743,8	4952,7
Dépenses totales d'exploitation***	6401,9	6930,9	7130,1	7548,7	7843,1	8167,1	8401,3	8828,4	8841,3	9187,1
Solde restant à financer	1318,3	1733,6	1837,8	2038,0	1896,5	1702,6	1456,6	1718,0	2043,5	2096,9

Source: \* et \*\*\* Rapport CFL

\*\* Budget de l'Etat

Le solde est financé par le fonds de réserves des CFL et, pour une large part, par une intervention financière de l'Etat, qui est à la fois hybride et peu transparente.

Certes, en accord avec le règlement CEE no 1107/70, il est légitime de compenser les charges supportées par le chemin de fer du fait qu'il doit financer son infrastructure directement, contrairement aux usagers de la route, ce qui est à l'origine d'une distorsion de la concurrence. Encore faut-il se demander si l'absence de contrepartie à verser par les chemins de fer ne fait pas plus que compenser le différentiel concurrentiel dans le domaine de l'infrastructure, ceci d'autant plus que les usagers de la route contribuent, de façon indirecte, au financement des infrastructures par le biais de certaines taxes.

Toutefois, la fixation du montant de ces charges à compenser ne se fait pas suivant des règles précises. Ceci confère un caractère d'aide à la compensation résiduelle, qui somme toute, est élastique à discrétion.

Il faut alors se demander si le calcul et le paiement de cette compensation ne devraient pas être le résultat de critères précis et connus, faisant l'objet d'une convention entre l'Etat et les CFL, plutôt que d'avoir le caractère d'une aide "pour solde" par le biais d'un crédit non limitatif permettant automatiquement à la SN des CFL de se trouver en équilibre financier. Dans la même convention, la SN des CFL devrait s'engager sur un programme pluriannuel d'investissements, contrepartie normale d'une telle aide.

Eu égard aux considérations développées ci-dessus, le Conseil Economique et Social est d'avis qu'il ne faut pas identifier le déficit commercial d'exploitation au total des interventions publiques versées par l'Etat.

Une telle approche serait dénuée de toute signification économique et reviendrait à faire fi des contraintes spécifiques qui imposent aux chemins de fer des charges anormales.

Il n'en reste pas moins qu'une fois les charges anormales épurées, il subsiste un déficit d'exploitation réel lié à l'activité des transports proprement dite.

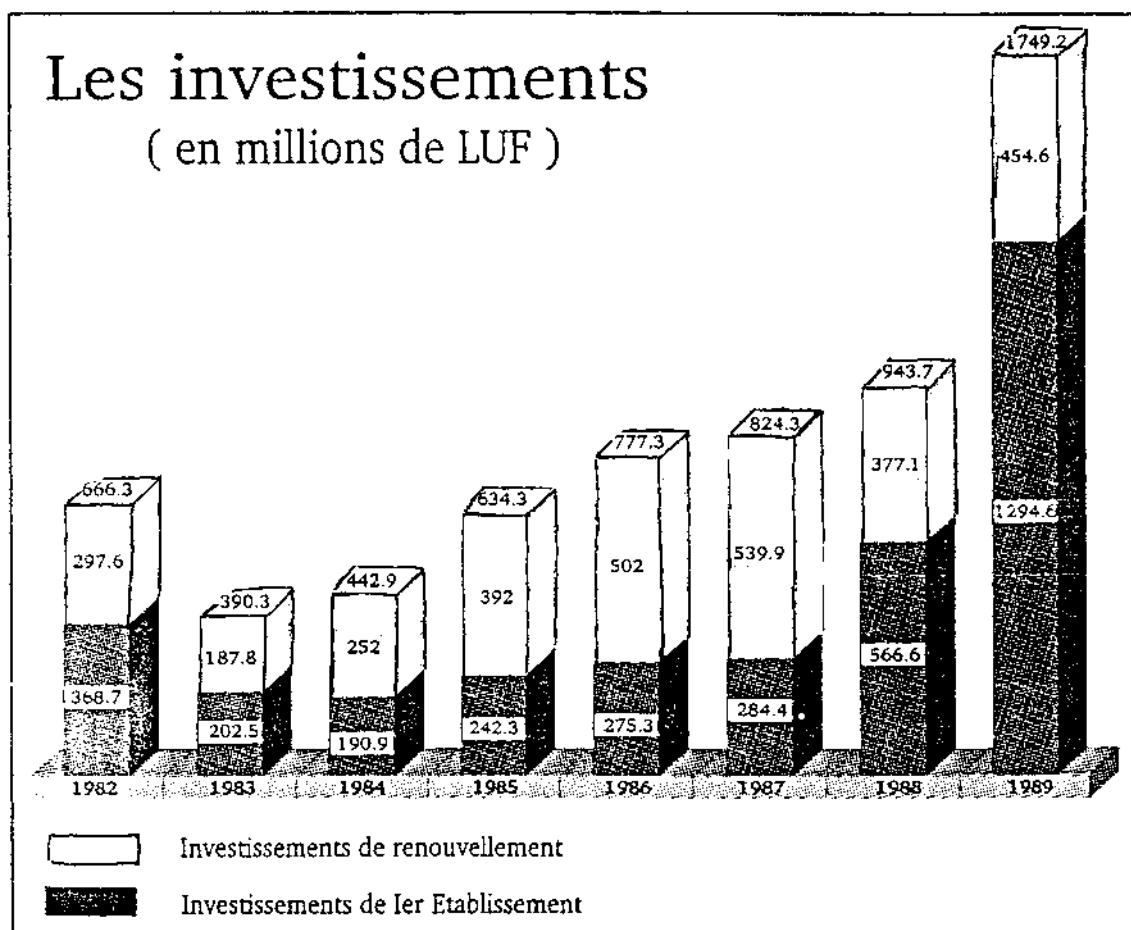
Cette constatation montre qu'il est inévitable de rechercher une augmentation du rendement de la S.N. des CFL et ceci à tous les échelons, c'est-à-dire aussi bien dans la production des services, dans l'administration et la gestion de l'entreprise ainsi que dans la commercialisation des produits, ainsi qu'au niveau de la qualité des services aux clients.

312. Les projets

3121. Les investissements

Les dépenses engagées pour les investissements sont retracées dans le graphique suivant, tiré du "rapport annuel 1989" publié par la SN des CFL.

Tableau 53: "DEPENSES D'INVESTISSEMENTS"



Source: Rapport annuel des CFL pour l'exercice 1989.

Unité: million de F.

1974	361,4
1975	441,9
1976	299,8
1977	577,8
1978	560,5
1979	744,6
1980	728,6
1981	581,7
1982	664,8
1983	387,6
1984	444,4
1985	634,3
1986	777,3
1987	824,3
1988	943,7
1989	1.749,1

Source: STATEC

- Ces investissements peuvent être subdivisés en trois catégories principales:

- . les investissements de capacité;
- . les investissements de renouvellement et de remplacement et donc, le plus souvent, de modernisation;
- . les investissements de rationalisation.

Depuis l'avènement de la crise économique, les investissements de capacité, dénués de toute justification économique dans un contexte de stagnation, voire de recul de la demande réelle, ont été réduits, par la force des choses, à un strict minimum.

En revanche, les investissements de renouvellement et de remplacement, indispensables au bon fonctionnement du rail, ont été les plus importants et le plus souvent - ne serait-ce que par le progrès technique incorporé dans les nouvelles machines et installations - ont eu également une forte composante de modernisation.

L'électrification complète du réseau permettra aux chemins de fer de tirer pleinement profit du fait qu'il consomme sensiblement moins d'énergie primaire par unité de trafic que les autres modes de transport, à l'exception de la voie navigable.

C'est à la troisième catégorie des investissements de rationalisation qu'a été et devra être attachée une attention particulière, pour les raisons déjà évoquées ci-dessus.

- Le plan prévisionnel d'investissement des exercices 1990-1994 des CFL prévoit des dépenses d'investissement s'élevant à un montant total de 15.692.755.000 francs et imputables, en ordre principal, aux projets de grande envergure, tels que:
  - . la modernisation des installations fixes de la ligne Luxembourg-Troisvierges;
  - . le renouvellement et la modernisation des installations fixes de la gare de Luxembourg;
  - . la modernisation de la ligne Pétange-Esch/Alzette;
  - . l'acquisition de rames automotrices électriques;
  - . l'acquisition de 100 wagons plats à bogies.

**31211. Le renouvellement et la modernisation  
des installations fixes de la ligne du  
Nord**

Au cours de l'exercice 1989, l'ensemble des travaux du secteur Sud entre Luxembourg et Ettelbruck-Diekirch ont pu être achevés, à l'exception du renouvellement des voies entre Mersch et Cruchten.

La traction électrique a été introduite à l'occasion du changement horaire du 23 mai et le 9 juin 1989, le tronçon modernisé a été inauguré officiellement.

En même temps, les travaux ont été poursuivis sur le secteur Nord entre Ettelbruck et Troisvierges, où la modernisation des installations fixes de la halte de Michelau et des gares de Gobelismühle, de Kautenbach de Wilwerwiltz et de Clervaux sera achevée à la fin de 1990. En même temps la circulation à voie unique sera réalisée jusqu'en gare de Clervaux.

L'année 1990 a vu le début des travaux d'électrification du tronçon Ettelbruck-Kautenbach et de l'antenne Kautenbach-Wiltz ainsi que des travaux de modernisation en gares de Wilwerwiltz et de Clervaux. Par ailleurs, la construction d'un nouveau bâti

ment à voyageurs en gare de Troisvierges a été entamée.

La totalité des travaux de modernisation et d'électrification entre Luxembourg et Gouvy sera terminée en 1993.

**31212. Le renouvellement et la modernisation des installations fixes en gare de Luxembourg**

L'exécution du projet a été entamée fin 1987 - début 1988 avec le remodelage des entrées et sorties du triage côté Sud et la construction d'un nouveau quai en gare voyageurs. En 1989 suivit le réaménagement des installations fixes de la tête Nord de la gare voyageurs. L'ensemble de ces travaux sont réalisés entre-temps. Par ailleurs, le gros-oeuvre du nouveau poste directeur de la gare, érigé à Luxembourg-Muhlenweg, a pu être terminé.

Les activités de l'année 1990 seront essentiellement concentrées sur l'adaptation des plans de voie dans les secteurs Hollerich et triage.

Le marché pour la fourniture, le montage et la mise en service du poste de signalisation électronique a été adjugé.

L'ensemble des travaux sera vraisemblablement terminé en 1993.

**31213. Le renouvellement et la modernisation des installations fixes de la ligne du Sud**

Le projet comprenant essentiellement le renouvellement complet des voies principales, l'aménagement de nouveaux plans de voie dans les gares de Differdange et de Belvaux-Soleuvre, l'adaptation des installations de sécurité de la gare de Differdange et la construction d'un nouveau poste directeur à Belvaux-Soleuvre est pratiquement réalisé dans son intégralité, à l'exclusion de quelques travaux de finition.

Le projet qui a pour objet le renouvellement complet des voies principales, la simplification et le renouvellement partiel du plan des voies en gare de Belval-Usines ainsi que la création d'un quai médian au point d'arrêt de Belval a été complètement achevé au premier semestre 1990.

Complémentairement à l'exécution de ce projet il est prévu de déplacer les quais de l'actuelle gare de Differdange vers le centre de la ville. Ce nouveau projet doit être entamé en 1991.

**31214. L'acquisition de 22 automotrices électriques doubles**

Le marché relatif à la fourniture des 22 engins a été adjudgé le 4 juillet 1988.

La surveillance de la construction en usine ainsi que les réceptions afférentes ont été confiées à la SNCF.

L'assemblage des chaudrons de caisse a débuté en juillet 1989 et avance normalement. La livraison des cinq premières rames aux CFL a eu lieu en 1990.

La livraison des autres rames se fera à la cadence d'un engin par mois ouvrable, congés collectifs non compris. Elle s'échelonnnera jusqu'en mai 1992.

**31215. L'acquisition de 100 wagons plats à bogies de 25 m de longueur utile du type Rbkks**

Le marché relatif à la fourniture d'un premier lot de 50 wagons a été adjudgé le 20 mars 1989. La livraison a eu lieu en 1990.

Le programme d'investissement prévoit la fourniture d'un deuxième lot de 50 wagons au cours des exercices 1991 et 1992.

### 3122. La réorganisation du service voyageurs

Au courant de la première moitié des années 90, les travaux de renouvellement et de modernisation des installations fixes de la ligne du Nord et de la gare de Luxembourg toucheront à leur fin. A ce même horizon, l'électrification de toutes les lignes principales du réseau sera achevée et les engins moteurs désuets du service voyageurs national auront cédé leur place à des automotrices électriques nouvelles.

Les CFL disposeront donc dans quelques années d'équipements et de moyens d'exécution largement modernisés, qui les mettront en mesure d'améliorer sensiblement la qualité de leurs prestations et, plus particulièrement, de leur offre de transport voyageurs du secteur national.

Dans cette optique, un nouveau concept de desserte ferroviaire pour le trafic national voyageurs a été élaboré, qui vise à mettre en valeur les qualités fondamentales du chemin de fer, caractérisées essentiellement par son aptitude d'effectuer des transports de masse dans les meilleures conditions de confort, de sécurité, d'efficacité et de rapidité.

Les CFL sont convaincus que la mise en oeuvre de ce concept de transport arrêtera le processus de déclin du trafic de banlieue et attirera, en premier lieu, des usagers des transports en commun routiers ainsi que de la voiture particulière, de même que quelques usagers "induits" par l'attractivité de l'offre. Grâce à la valorisation du réseau, les CFL seraient en mesure de conquérir, à l'horizon 2000, un trafic supplémentaire gravitant autour de 20%. L'augmentation du trafic serait surtout sensible pour les gares desservies par des trains directs.

### 3123. L'organisation interne

- Dès 1978, le texte de nouveaux statuts des CFL a été soumis à la procédure d'approbation législative qui n'a pas encore abouti à ce jour.
- . Le Conseil Economique et Social rappelle que ces nouveaux textes ont été élaborés dans un triple but:



- .. adapter les textes organiques des CFL à la réglementation communautaire;
- .. rechercher une solution aux problèmes financiers, notamment à ceux relatifs aux rapports tant entre l'Etat luxembourgeois et les CFL qu'entre les coparticipants au capital social;
- .. tenir compte de l'évolution économique, sociale et administrative intervenue depuis la création de la Société.

. Les principes qui ont guidé les auteurs de ces textes ont été les suivants:

- .. Les CFL doivent exploiter les chemins de fer selon les principes d'une bonne gestion économique en fournissant des prestations efficaces et appropriées au moindre coût possible pour la qualité du service rendu.

L'exécution correcte de cette obligation implique cependant que les CFL soient mis dans une situation de saine concurrence avec les autres modes de transport.

- .. L'équilibre entre les recettes et les dépenses d'exploitation reste une obligation de la Société.

- .. Des programmes d'activité annuels et pluriannuels, définis d'après les critères du Conseil des Communautés européennes, doivent constituer des instruments de gestion à court et à moyen terme indispensables à la bonne marche de la Société.

- Sur le plan financier plus particulièrement, les nouvelles dispositions s'inspirent:

- . d'une part, des dispositions de la décision 75/327/CEE du Conseil des Communautés européennes du 20 mai 1975 relative à l'assainissement de la situation des chemins de fer et à l'harmonisation des règles régissant les relations financières entre ces entreprises et les Etats et,
- . d'autre part, des principes découlant de la législation nationale en matière commerciale et fiscale. Elles ont pour but d'assurer aux comptes financiers une plus grande transparence et de contribuer ainsi, dans une large mesure, à une meilleure gestion économique et financière d'après les critères applicables aux entreprises industrielles et commerciales.
- . Dans cette optique, les dispositions relatives à l'établissement et à l'approbation de programmes d'activité annuels et plurian-

nuels contribuent, dans le contexte de l'économie nationale et dans le cadre de la programmation budgétaire de l'Etat à moyen terme, à mener une politique conforme aux exigences du marché des transports.

- . En ce qui concerne les emprunts, les possibilités de recours à ce mode de financement ont été élargies. Les CFL, aux termes des nouvelles dispositions, pourront emprunter non seulement pour faire face à leurs besoins de trésorerie et pour financer de nouveaux investissements, mais encore pour effectuer des remboursements, des consolidations et des conversions d'emprunts antérieurs.

En outre, le Gouvernement luxembourgeois a la faculté d'accorder la garantie de l'Etat à ces emprunts.

- . Sur la base des dispositions de l'article 7 de la décision 75/327/CEE du Conseil des Communautés européennes du 20 mai 1975 et de la législation luxembourgeoise dans les domaines fiscal et commercial, les amortissements des emprunts seront directement à charge de la trésorerie, l'amortissement du montant libéré du capital social non encore amorti étant porté désormais au compte de profits et pertes.
- En 1987, les CFL ont confié à la Société belge d'économie et mathématique appliquées (SOBEMAP) la réalisation d'une étude radiographique et prospective.

L'objet de l'étude, dénommée "GAMMA", consistait à proposer, dans l'optique de l'économie d'entreprise, les mesures permettant aux CFL de remplir, de façon rationnelle, leurs missions de transporteur tant dans le domaine du trafic voyageurs que marchandises.

A la fin de 1988, le consultant a remis le rapport d'étude final. Faisant suite à ce dépôt, les CFL ont élaboré un programme d'action concret déterminant les priorités de réalisation des mesures d'assainissement proposées à l'endroit desquelles l'on trouvera l'opinion du Conseil Economique et Social au chapitre 3132. "La restructuration interne".

- En plus du programme d'action basé sur l'étude "GAMMA", les CFL ont l'intention de définir une stratégie à long terme pour les chemins de fer luxembourgeois en se basant sur:
- . l'évolution prévisible à long terme du volume, de la structure et de l'orientation du trafic tant voyageur que marchandises;

- . le rôle que les responsables politiques entendront à terme faire jouer au chemin de fer dans le cadre d'une politique de transport nationale et européenne, notamment en matière de services publics.

### 3124. Le programme de la Communauté européenne

Dans sa communication sur une politique ferroviaire commune du 23 novembre 1989, la Commission européenne met l'accent sur les points suivants:

- L'ouverture du grand marché offrira aux chemins de fer de la Communauté de nouvelles perspectives. L'élimination des dernières entraves aux frontières se traduira par une expansion de l'activité économique et par des modifications en ce qui concerne l'implantation et les opérations commerciales des entreprises de la Communauté. Les avantages économiques dont bénéficieront l'industrie et le commerce auront, à leur tour, des retombées positives pour d'autres secteurs de la société.

L'environnement dans lequel les chemins de fer seront appelés à évoluer durant les années quatre-vingt-dix et au début du siècle prochain semble donc généralement favorable.

- En dépit de certaines tentatives visant à créer des organismes internationaux (INTERFRIGO, INTERCONTAINER), les compagnies ferroviaires de la Communauté restent farouchement attachées à leur "statut" national. Impossible dès lors de gérer convenablement le trafic d'un bout à l'autre, ce qui pose des problèmes sur le plan de la qualité du service et explique, en grande partie, l'incapacité des chemins de fer à bien se positionner dans le commerce international.

Il y va sûrement de l'intérêt de la Communauté que les compagnies ferroviaires puissent opérer sans entraves sur l'ensemble de son territoire. Alors, et alors seulement, les chemins de fer pourront lutter à armes égales avec les autres modes de transport.

Dès lors que l'on évoque la possibilité de créer un véritable marché unique des services ferroviaires, il faut également se poser la question de savoir si les compagnies ferroviaires disposent d'une autonomie de gestion suffisante pour fonctionner efficacement. Cela implique, entre autres, qu'il faut mieux définir les relations entre les Etats membres et les compagnies ferroviaires.

- De nombreuses entraves techniques se dressent encore en travers d'une intégration plus poussée des réseaux. Certains, (la différence d'écartement entre la péninsule ibérique et le reste de la Communauté par exemple) existent depuis les premiers jours.

En outre, la pression exercée par les administrations nationales sur les décisions prises par les compagnies ferroviaires sur les plans commercial et opérationnel pose un problème pratique auquel vient se heurter toute tentative de coopération internationale.

Seule une définition commune du rôle des Etats et des entreprises ferroviaires permettrait d'apporter davantage de clarté dans le domaine de la coopération entre les Etats et, par la même occasion, dans le domaine de la coopération et de la concurrence entre les entreprises.

- Pour assurer aux chemins de fer une efficacité optimale dans le grand marché unique, les Etats membres doivent fixer les principes généraux de leur fonctionnement et prendre les mesures nécessaires à la mise en place d'un ensemble de services à l'échelle communautaire.

Ces principes doivent notamment assurer que les entreprises de chemin de fer:

- . fonctionnent de manière autonome;
- . sont gérées de manière indépendante;
- . disposent des compétences techniques nécessaires en vue d'assurer la bonne marche de l'exploitation ou de gérer l'infrastructure, compte tenu notamment des impératifs de sécurité;
- . disposent d'une structure financière adéquate.

L'un des éléments-clés sur lesquels doit se fonder le système communautaire est que l'organisation des chemins de fer doit faciliter la compatibilité des structures d'exploitation, qui favorisera à son tour la compatibilité des équipements. Toutefois, la compatibilité opérationnelle ne peut être réalisée que si la gestion de l'entreprise est réellement autonome et responsable. Telle est la condition préalable à tout démantèlement des entraves nationales.

- Les entreprises de chemin de fer devront être gérées en fonction d'objectifs spécifiques: certains services seront exploités selon des principes purement commerciaux, c'est-à-dire selon les lois du marché; d'autres seront exploités pour le compte des pouvoirs publics, sur la base d'un contrat de service public conclu entre les parties concernées.

En ce qui concerne les services commerciaux, les Etats membres devront faire en sorte que les compagnies de chemin de fer bénéficient des mêmes possibilités commerciales que leurs concurrents et que les coûts d'infrastructure notamment soient traités sur un pied d'égalité.

### 3125. Les conclusions de la Table Ronde luxembourgeoise

La Table Ronde sectorielle "Transports" a examiné les problèmes spécifiques qui se posent aux différents secteurs des transports et a essayé d'évaluer les conséquences pour ces secteurs du démantèlement des frontières intérieures dans la Communauté européenne.

Dans son rapport du 30 mai 1989, elle est arrivée aux conclusions suivantes concernant les chemins de fer:

- " - Devant le risque d'un contournement de notre réseau national par les futurs "grands axes ferroviaires performants" mis en place par les réseaux étrangers dans un souci de rationalisation afin de mieux affronter la concurrence routière, le Gouvernement devrait faire respecter l'intérêt légitime de notre pays de rester impliqué dans le réseau ferroviaire international par:

- . les axes performants pour l'acheminement des grands flux de trafic marchandises;
  - . la connexion au réseau TGV via Metz;
  - . l'amélioration du service sur la ligne Bruxelles-Luxembourg-Strasbourg;
  - . le maintien d'un service confortable sur la ligne Luxembourg-Liège (futur arrêt du TGV-Nord).
- Dans le cadre des nouvelles initiatives des C.E. en matière de clarification des relations entre les Etats membres et leurs compagnies ferroviaires, les principes communautaires actuels des compensations financières:
- . normalisation des comptes pour charges sociales;
  - . compensation des charges de service public;
  - . aides à l'infrastructure;
- devront être respectés. Il conviendra d'y donner suite sur le plan national avec un contrat-plan entre l'Etat et les CFL.
- L'infrastructure mise en place avec le terminal à Bettembourg doit être améliorée pour mieux mettre à profit les avantages du trafic combiné rail/route.
- Sur le plan de la logistique des transports, la route et le rail peuvent se compléter utilement. Il semble dès lors utile d'étudier la création d'un centre de transports (éventuellement à proximité du terminal) en se fondant sur les modèles néerlandais et allemand".

### 313. Les conclusions

#### 3131. Les investissements

##### 31311. Les principes

- Une condition nécessaire pour éviter la dégradation de la compétitivité future du chemin de fer est l'existence d'un réseau moderne, concentré, hautement automatisé et économiquement viable qui permettra au chemin de fer de maintenir, ou même d'améliorer, dans certains domaines, ses parts de marché.

L'avenir du chemin de fer dépend partiellement d'un tel réseau dont la mise en place est indéniablement liée à des décisions d'investissements assez élevés.

Ceux-ci devraient avoir un double caractère.

- . D'abord, ils devraient contribuer à la modernisation du réseau afin de rendre plus attrayant les services offerts en termes notamment de rapidité, de fiabilité, de sécurité, de fréquence et de confort, conformément aux besoins et aux désirs de la clientèle.
- . Puis, ils devraient incorporer des potentialités d'augmentation de la productivité, qui dans une branche hautement intensive en travail, ne peuvent être réalisées que par une substitution progressive et régulière du capital au travail, au fur et à mesure de l'opérationnalité des investissements entrepris.
- Le Conseil Economique et Social estime dès lors qu'il faut, à travers des investissements bien réfléchis et appropriés aux besoins actuels et futurs, chercher à réaliser des gains de productivité par des investissements de modernisation, d'automatisation et de rationalisation, de même que par de moindres besoins d'entretien et de réparation d'un parc renouvelé.

### 31312. Le financement

- Il existe essentiellement quatre possibilités pour financer les investissements projetés:
  - . l'autofinancement;
  - . l'emprunt;
  - . les interventions financières de l'Etat, provenant, à leur tour, soit d'un emprunt, soit de recettes budgétaires, notamment fiscales;
  - . l'augmentation du capital social.

La SN des CFL a eu largement recours durant ces quatre dernières décennies à l'autofinancement, dont les ressources se composent des dotations d'amortissement et de renouvellement, des liquidités du Fonds de Reserve ainsi que des produits de la vente de certains éléments d'actifs, mais elle a eu également recours, surtout tout au long de la décennie récente, à un financement direct par les pouvoirs publics.

Face aux importantes dépenses qu'occasionneront les projets d'investissements, les moyens financiers actuellement disponibles seront nettement insuffisants.

- Pour ces raisons, le Conseil Economique et Social approuve, dans un souci de transparence, mais surtout dans le but de résoudre le problème de la distorsion de concurrence, la récente déclaration d'intention du Gouvernement d'instituer un fonds du rail, à l'instar de ce qui existe pour les investissements routiers. Certes, ce fonds devrait, tout comme le fonds des routes, du moins dans la conception actuelle, être alimenté soit par des emprunts soit par des recettes budgétaires transférées.

Le Conseil Economique et Social estime, par ailleurs, que ce fonds devrait se limiter à prendre en charge les dépenses de premier établissement.

Toutefois, le Conseil Economique et Social est d'avis que la création d'un tel fonds ne devrait constituer qu'une première étape vers la séparation de l'infrastructure et de l'exploitation.



### 31313. L'infrastructure

- Le Conseil Economique et Social approuve le programme d'investissement dans le domaine des infrastructures actuellement en cours de réalisation.
- . En ce qui concerne la gare de Luxembourg, le Conseil Economique et Social estime que les travaux de modernisation, devenus indispensables, lui permettront de mieux jouer, dans un avenir rapproché, son rôle de centre ferroviaire national, notamment dans le cadre de la liaison de notre pays au futur réseau TGV.
- . Quant à la ligne du Nord, le Conseil Economique et Social en approuve pleinement la modernisation et l'électrification jusqu'à Gouvvy et ce pour les raisons suivantes:
  - .. En complément des investissements d'infrastructure, l'équipement en matériel moderne et confortable de transport ainsi qu'une meilleure organisation des horaires, notamment par l'introduction de l'horaire cadencé, permettra aux CFL, dès 1993, d'offrir aux usagers de cette ligne un moyen de transport rapide, fiable et confortable.

Ceci devrait permettre de délester la route en augmentant le nombre des usagers du rail entre la capitale et le Nord du pays, alors que cette nouvelle offre de transport arrivera sur le marché à un moment où aucun investissement routier significatif n'aura encore été mis à la disposition des usagers dans cette liaison.
  - .. Du fait notamment de l'introduction de la télécommande sur l'ensemble de la ligne, l'investissement prévu présente un taux très favorable de rentabilité par la diminution du coût d'exploitation qu'entraîne la suppression d'un nombre important de postes de travail.
  - .. L'électrification de la ligne, en complétant celle du réseau CFL, permettra l'homogénéisation du parc de matériel de traction avec tous les avantages qui en résultent sur le plan de la maintenance de ce matériel.

- .. Enfin, la ligne du Nord modernisée devrait permettre, si la SNCB suivait l'exemple des CFL sur le trajet Gouvy-Rivage, de réaliser une liaison rapide entre Luxembourg et Liège qui rejoindrait ainsi le TGV-Nord à destination notamment de la Ruhr et de l'Allemagne du Nord.

Il n'est pas exclu d'envisager qu'à moyen terme, notre ligne du Nord puisse un jour jouer le rôle d'une dorsale de liaison entre Metz et Liège, c'est-à-dire entre le TGV-Est et le TGV-Nord.

- Ces raisons amènent le Conseil Economique et Social à insister auprès du Gouvernement pour qu'il intervienne par tous les moyens auprès des décideurs belges afin qu'ils modernisent et électrifient à leur tour le parcours belge entre la frontière luxembourgeoise et Liège.

#### 31314. Le matériel

- Le Conseil Economique et Social avise favorablement l'achat des automotrices électriques en tant que complément indispensable de la modernisation de la ligne du Nord.
- Il se félicite également de la politique pratiquée par les CFL en matière d'équipement en wagons de marchandises, notamment en wagons plats de grande longueur qui correspondent à une demande en développement de la part de l'utilisateur principal des chemins de fer, la sidérurgie.

Compte tenu de l'augmentation prévue des échanges, d'une part, entre les Etats membres de la CEE lors de la réalisation du marché unique, et, d'autre part, avec les pays de l'Est du fait de leur passage à l'économie de marché, le Conseil Economique et Social recommande aux CFL de mettre rapidement en oeuvre, par une action concertée avec les réseaux voisins, une politique générale d'équipement en matériel roulant permettant aux chemins de fer de maintenir, voire de développer, leur part du marché des transports internationaux.

- Le Conseil Economique et Social voudrait cependant attirer l'attention sur la vétusté, qui devient préoccupante, du matériel de traction des CFL notamment des locomotives électriques.
- . Compte tenu de l'équipement en automotrices pour le transport de voyageurs et des prestations de traction à effectuer par les ré-

seaux voisins, le nombre de locomotives à renouveler sera inférieur à celui des engins actuellement en service. Il tournera toutefois autour d'une trentaine d'unités au total.

- . La traction Diesel sera en principe supprimée, sauf une réserve stratégique de locomotives Diesel à maintenir pour assurer, en toutes circonstances, la continuité du service international. Les transports en provenance de la Belgique sur la ligne Athus-Meuse, non-électrifiée, seront effectuées par des engins Diesel de la SNCB.
- . Ainsi, le parc opérationnel du matériel de traction des CFL pourra être entièrement électrique et sera donc parfaitement homogène, ce qui augmentera considérablement sa rentabilité, notamment au niveau de l'entretien, des réparations et du stock des pièces de rechange.
- Il n'en reste pas moins qu'au coût de quelque 120 millions par locomotive, c'est une dépense de 4 à 4,5 milliards de Flux qui attend les CFL dans les années à venir pour le renouvellement de leur matériel de traction, dépense qui devra être prévue dans les prochains programmes quinquennaux, lorsque seront connues les décisions définitives de la SNCB en matière d'électrification du réseau belge et les synergies qui pourront en découler avec notre réseau.

### **3132. La restructuration interne**

- Le Conseil Economique et Social voudrait encourager les CFL à entamer le plus rapidement possible, en s'entourant éventuellement d'avis extérieurs, les travaux en vue de la définition d'une stratégie à long terme pour les chemins de fer luxembourgeois.
- Le Conseil Economique et Social prend acte des mesures de rationalisation que les CFL se proposent d'introduire par étapes dans le cadre de leur nouveau programme d'action basé sur les résultats de l'étude "GAMMA", qui permettrait, à l'horizon 2000, d'exploiter le réseau modernisé des CFL avec un personnel de quelque 3000 agents, par rapport à un effectif prévu de 3.500 agents en 1992. Ce programme d'action devrait mettre les CFL en mesure d'améliorer, à moyen terme, leur compétitivité et de mieux relever certains défis qui se poseront dans le cadre du grand marché intérieur européen.

Le Conseil Economique et Social voudrait pourtant attirer l'attention des responsables:

- . sur le fait que le programme d'action ne constitue pas la panacée universelle et ne fournit pas de solutions à plusieurs problèmes latents qui se posent, par exemple, en matière de recrutement ou de formation continue du personnel;
  - . sur la nécessité de ne passer à la réalisation concrète des différentes mesures notamment en matière de privatisation qu'après s'être assurés de leur compatibilité avec les missions que les CFL devront se fixer dans le cadre de leur stratégie à long terme;
  - . sur l'exigence d'offrir un service de qualité à la clientèle.
- A propos de la restructuration interne des CFL, le Conseil Economique et Social voudrait insister pour que la procédure législative d'approbation des nouveaux statuts de la Société Nationale des Chemins de Fer luxembourgeois aboutisse à court terme.

De l'avis du Conseil Economique et Social une seconde révision statutaire s'imposera bientôt si le schéma de réorganisation interne des CFL, préconisé en conclusion au présent paragraphe, doit être réalisé.

- En conclusion des considérations qui précèdent, le Conseil Economique et Social propose de réfléchir au schéma suivant de réorganisation interne des CFL:
- . reclassement budgétaire de la partie des charges dites de normalisation qui représentent les charges de pension.

En effet, le Conseil Economique et Social est d'avis que, dans un souci de transparence, les charges de pension devraient être inscrites à un poste budgétaire approprié tel que le poste de pension pour fonctionnaires publics, au lieu de les faire supporter directement par le chemin de fer, ce qui lui fait subir des charges qui ne relèvent pas de l'exploitation normale d'une activité économique et ne peuvent, dès lors, que grever de façon non justifiée son compte d'exploitation.

Une telle opération n'augmenterait d'ailleurs pas les dépenses budgétaires en faveur des CFL puisqu'elle se bornerait à reprendre les charges de pension actuellement compensées par la voie de la normalisation des comptes.

Quant au fond, la majorité du Conseil Economique et Social rappelle que l'introduction d'un régime unique d'assurance pension pour tous les salariés, tel qu'il a été proposé dans l'avis spécifique de 1977 apporterait, à terme, une solution durable au problème soulevé ci-avant.

- . séparation de l'infrastructure et de l'exploitation, à charge pour les CFL de payer à l'Etat une redevance pour l'utilisation de l'infrastructure. Ainsi, la charge financière des infrastructures serait, comme pour les pensions, budgétisée, sans que pour autant les CFL soient privés de leur responsabilité concernant la gestion desdites infrastructures, pour laquelle ils sont, de toute évidence, mieux outillés que d'éventuels services de l'Etat;

Cette solution comporterait l'avantage, conformément d'ailleurs à la proposition de directive (COM (89) 564) de la Commission des CE, que l'Etat assumerait la responsabilité du financement des infrastructures; le chemin de fer payant une redevance annuelle pour son utilisation. Cette redevance devrait être clairement définie et les règles de calcul de son montant bien précisées, afin d'éviter de verser dans l'arbitraire et de continuer la pratique des subventions sous une autre apparence.

- . l'allégement des comptes des CFL étant ainsi effectué par la conclusion, entre les CFL et les pouvoirs publics, d'un contrat-plan qui réglerait les relations entre l'Etat et les CFL, notamment en ce qui concerne les obligations de service public à supporter par les CFL et la compensation financière correspondante qui en résultera pour l'Etat.

Il n'est pas exclu que dans le domaine de l'obligation de transporter, le service public devra s'étendre à une partie du service voyageurs international et même, dans des cas-limites, à certains trafics marchandises.

### 3133. Le cadre international

#### 31331. Les problèmes d'organisation

- Il sera nécessaire, sur la base de dispositions communautaires, d'alléger les charges financières de tous les réseaux européens et d'harmoniser les relations entre les Etats membres et ces réseaux, permettant ainsi d'ouvrir la voie à une véritable coopération technique, économique et surtout commerciale entre eux-ci.
- Bien que la coopération internationale, en général, ait déjà nombre de réalisations à son actif, cette coopération peut encore être renforcée dans un certain nombre de domaines.

Ainsi, à l'avenir, les chemins de fer devront adopter une attitude clairement plus offensive surtout face aux autres modes de transport, parmi lesquels le transport routier figure au premier rang.

Concernant le transport ferroviaire de marchandises, les chemins de fer devront, essentiellement dans la perspective de la réalisation du marché intérieur en 1993, réserver une attention plus soutenue à des aspects tels que:

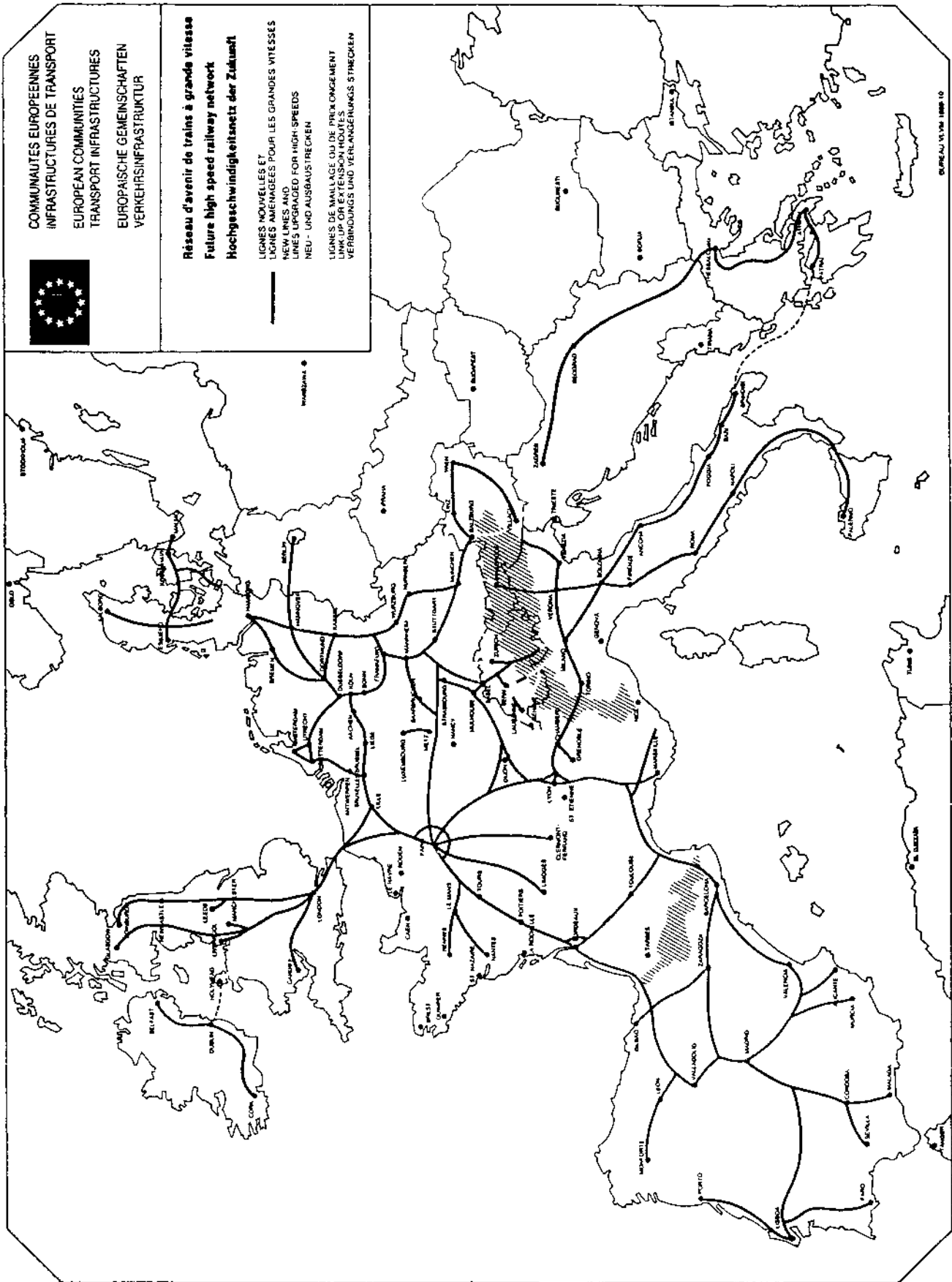
- . l'accueil du client;
  - . la transparence de la structure tarifaire;
  - . l'amélioration de la qualité des services de transport.
- Il importe pour les chargeurs que les chemins de fer représentent un interlocuteur unique et clairement identifiable. A cet effet, une coopération plus efficace et plus intense dans le domaine commercial entre les sociétés de chemins de fer est une condition indispensable.
- Enfin, le Conseil Economique et Social voudrait attirer l'attention sur une récente proposition de directive du Conseil des Communautés européennes relative au développement des chemins de fer de la Communauté, qui considère qu'en vue de faciliter le transport entre Etats membres, les compagnies de chemin de fer doivent être libres de constituer des regroupements avec des compagnies de transport ferroviaire établies dans d'autres Etats membres et que ces regroupements internationaux doivent se voir garantir le droit d'accès et de transit à l'infrastructure des Etats membres d'établissement des compagnies regroupées, de même que le droit de transit dans les autres Etats membres, lorsque le service international concerné l'exige.

Compte tenu de l'exiguïté du réseau luxembourgeois et des parcours réduits qu'elle entraîne, la possibilité, pour les CFL, d'emprunter, par voie de regroupement et sous leur propre gestion commerciale, les réseaux de leurs partenaires européens, augmenterait considérablement la rentabilité de nos chemins de fer.

### **31332. Les liaisons TGV**

- Pour apprécier clairement la situation de notre pays par rapport au futur réseau TGV européen et mesurer les contraintes qui en découlent, il importe d'avoir à l'esprit les considérations suivantes:
- . Il résulte d'une proposition que l'on trouvera ci-après de la Communauté des chemins de fer européens pour un réseau européen à grande vitesse que, même au-delà de l'horizon 2000, la Ville de Luxembourg ne sera pas le point de passage d'une ligne directe TGV.

Tableau 54



Dans ces conditions, notre pays risque d'être à l'écart des axes TGV prévus. En effet:

- .. l'axe principal du TGV-Est est dirigé directement sur Strasbourg avec possibilité de prolongation vers le futur réseau ICE allemand;
- .. la gare de Coblenze ne sera pas située sur la nouvelle ligne Cologne-Francfort, de sorte que notre accès traditionnel au réseau allemand, et notamment à la Ruhr, sera fortement dévalorisé;
- .. la branche Bruxelles-Cologne du TGV-Nord européen passera au Nord, avec Liège comme point d'arrêt le plus proche;
- .. la durée de parcours du trajet Bruxelles-Strasbourg en TGV, via Paris, sera plus courte que celle du trajet direct via Namur, Luxembourg et Metz en train conventionnel.

En effet, il suffit de prendre connaissance d'une étude de la SNCB, intitulée "Star 21", qui ne prévoit des investissements à réaliser sur la ligne 162 Bruxelles-Luxembourg qu'entre les années 2011 et 2020, alors que d'autres investissements de l'ordre de 240 milliards de FB sont prévus pour la même période.

- . Il est très probable, voire certain, que dès les premiers travaux de réalisation du nouveau réseau, les lignes traditionnelles actuelles seront, au point de vue entretien et modernisation, considérées comme des lignes "secondaires". Il est en effet peu probable qu'en plus de l'effort colossal d'investissement "TGV", les réseaux ou les pouvoirs publics financeront les investissements nécessaires à la modernisation et au développement du réseau "traditionnel".

### **313321. Le TGV Est**

- Le Conseil Economique et Social se félicite de l'accord de principe qui a été conclu entre les responsables luxembourgeois et français sur le raccordement du Luxembourg au TGV Est par la ligne existante améliorée ou, le cas échéant, par une nouvelle ligne entre Luxembourg et Metz. Seul un raccordement aux lignes TGV permettra d'éviter l'enclavement ferroviaire de notre pays et de compenser les risques de dégradation du réseau actuel.

De plus, suite à la dégradation sensible de la position du rail face à la concurrence de la voiture et de l'avion, il apparaît qu'un avenir possible du rail se situe dans des créneaux porteurs parmi lesquels se trouve le transport de personnes à grande vitesse d'un centre ville à l'autre.



Le développement de ce type de transport apportera une renaissance du rail du fait que le chemin de fer regagnera du terrain dans un domaine où la voiture et, surtout l'avion, semblaient l'avoir définitivement distancé.

- Le coût de la construction du TGV Est en site propre est estimé par la SNCF à 30 milliards de FF au 1.1.1989. Compte tenu du trafic escompté, la SNCF a calculé un taux de rentabilité de la nouvelle ligne de 4%, ce qui est très inférieur aux taux minimum (8%) qui justifierait la construction de la ligne sur une base de pure rentabilité financière.

Pour la SNCF, il s'agit donc d'une ligne TGV "politique", dont notamment l'infrastructure devra être financée par l'apport extérieur en provenance de l'Etat et des régions que le TGV "irriguera".

Notre pays devra donc, tout comme les régions françaises, payer un "droit d'entrée" pour être raccordé au TGV Est, ce qui posera évidemment la question du financement public d'infrastructures localisées à l'étranger, notamment la construction au sud-est de Metz d'une courbe permettant de raccorder la ligne existante à la ligne nouvelle Paris-Strasbourg.

- Le Gouvernement luxembourgeois s'est en principe déclaré d'accord pour concourir avec 450 mio FF à la réalisation du projet.

La contrepartie française comporte notamment:

- . des travaux d'amélioration de l'infrastructure en gare de Thionville et entre Thionville et la frontière luxembourgeoise permettant de gagner 2,7 minutes sur la durée de parcours actuelle, en-dehors des gains de temps dus au matériel TGV plus performant que la traction classique;
- . la réalisation d'une courbe de raccordement de la ligne actuelle Metz-Strasbourg à la ligne nouvelle Paris-Strasbourg au Sud-Est de Metz permettant des relations directes entre Luxembourg et Strasbourg;
- . la desserte journalière des deux relations par 4 paires de rames TGV avec un temps de parcours de 2h.15 entre Paris et Luxembourg (3h.33 pour les meilleurs trains actuels) et 1h.30 entre Strasbourg et Luxembourg (2h.01 pour les meilleurs trains actuels);

- . le soutien français dans l'enceinte communautaire pour une insertion optimale de notre pays dans le réseau G.V. européen;
- . une clause de bonne fortune assurant à notre pays un retour sur investissement en cas de rentabilité du projet.
- Le Gouvernement luxembourgeois appuie , par ailleurs, le projet d'une relation Metz-Mannheim via Sarrebruck, alors qu'elle permettra de compenser en partie la dévalorisation du noeud ferroviaire de Coblenze.
- Comme à ce jour, une décision définitive du Gouvernement français n'est pas encore intervenue, le Conseil Economique et Social invite le Gouvernement luxembourgeois à continuer les démarches diplomatiques notamment avec les instances compétentes de la région Saar-Lor-Lux, en vue d'une réalisation rapide du projet dans son ensemble et du raccordement de notre capitale en particulier.
- La carte ci-après, établie par la SNCF, prévoit une réduction de 5 min. du trajet du parcours entre Metz et Luxembourg, ce qui prouve que la SNCF n'a pas l'intention dans l'immédiat de passer à d'importants travaux d'infrastructure. Quelques améliorations suffiront, ce qui sera également le cas pour le parcours luxembourgeois, du moins dans l'immédiat. A moyen terme, il faudra examiner si la construction d'une ligne supplémentaire Luxembourg - frontière française sera nécessaire, compte tenu de la charge actuellement déjà très importante de cette ligne.
- Enfin, le Conseil Economique et Social se félicite que le "droit d'entrée" couvrira non seulement les frais d'infrastructure, mais aura comme contrepartie également la garantie, de la part de la SNCF, d'une desserte performante. On ne saurait suffisamment insister sur l'influence de la fréquence et des horaires des rames sur l'attrait des usagers pour le nouveau moyen de transport, pour lequel un supplément de prix éventuellement non négligeable devra être acquitté.

### 313322. Le TGV Nord

- Tout d'abord, le Conseil Economique et Social voudrait souligner qu'une modernisation de la ligne Luxembourg-Bruxelles est d'une importance fondamentale pour plusieurs raisons: liaison rapide et moderne entre les trois capitales européennes, accès au réseau TGV passant par Bruxelles et lien économique avec notre partenaire de l'UEBL, et, au-delà, accès à la mer à travers le port d'Anvers.

Dans cette optique, le Conseil Economique et Social se félicite de l'accord intervenu entre les responsables politiques belges et luxembourgeois de faire étudier par la SNCB et les CFL, les améliorations à apporter à l'infrastructure et au matériel roulant avec l'objectif de ramener la durée du parcours Luxembourg-Bruxelles à 1.30 heure.

Il a pris note avec beaucoup de satisfaction qu'au niveau des CE, un Groupe de travail a présenté le 17 décembre 1990 au Conseil des Ministres des Transports de la CE des propositions qui accordent, entre autres, une priorité à la construction d'une ligne TGV Luxembourg-Bruxelles.

- En ce qui concerne la liaison avec le futur TGV Nord Bruxelles - Cologne, le Conseil Economique et Social demande que le Gouvernement insiste auprès des responsables belges en vue de la modernisation et de l'électrification de la ligne Gouvy-Liège afin que soit établie une liaison rapide entre Luxembourg et Liège et, au-delà, avec la Ruhr et l'Allemagne du Nord, liaison que nous risquons de perdre via Coblenze.

Cette approche est d'autant plus de mise que le Groupe de travail, qui a présenté le 17 décembre au Conseil des Ministres de la CE des propositions, s'est prononcé pour l'électrification complète de la ligne Luxembourg-Liège dans la mesure où elle joue le rôle d'une dorsale entre Metz et Liège, entre le TGV Est et le TGV Nord, la capacité de la ligne sur le parcours luxembourgeois étant suffisante à cet effet.

Enfin, la ligne Luxembourg-Liège présente un intérêt réel pour notre pays, même si la SNCF englobe le TGV-Est dans son programme de priorités. En effet, si la ligne à grande vitesse Francfort-Cologne, avec ses conséquences connues pour Coblenze, était réalisée, notre pays serait isolé de la Ruhr et de l'Allemagne du Nord à moins d'avoir réalisé préalablement une liaison rapide avec Liège via la ligne du Nord.

Voilà pourquoi le Conseil Economique et Social approuve la démarche visant à obtenir un appui financier communautaire à la modernisation de la ligne du Nord vers Liège, et est d'avis, en ce qui concerne le solde des investissements à financer, qu'une aide financière de notre part pour les investissements sur le parcours belge pourrait être envisagée permettant une répartition des charges d'investissements, à l'instar de notre intervention financière en faveur du TGV-Est.

### 32. La route

#### 321. L'infrastructure routière

- La croissance continue des activités et les mutations de la structure économique, le développement des échanges internationaux, l'augmentation du niveau des revenus réels et la multiplication parallèle des parcs des voitures privées, des caravanes et auto-caravanes ont entraîné un énorme accroissement du trafic routier (voir tableaux 9, 10, 38 et 39, pages 21, 22, 85 et 87, doc. no 14).

Un nombre croissant de poids lourds, d'autobus et d'autocars, de voitures commerciales et particulières ainsi que de caravanes et d'auto-caravanes a commencé à emprunter nos routes dès le milieu des années 50. Cette évolution a rapidement surchargé le réseau routier luxembourgeois, conçu pour le trafic traditionnel national, mais inadapté à un trafic de plus en plus volumineux.

Dans la période de l'immédiat après-guerre, la conviction que le réseau routier avait atteint son étendue maximale et que sa structure était adaptée aux besoins non seulement du moment, mais également de l'avenir, était généralement répandue. Les faits ont rapidement infirmé cette conviction.

- La situation s'est compliquée encore par deux particularités de la voirie luxembourgeoise.
- . La première a consisté dans la transformation progressive d'une partie de la voirie nationale en voirie d'habitation par l'extension des localités le long des routes nationales, alors que la vocation initiale a été, ou du moins aurait dû être, la réalisation de communications rapides à l'intérieur du pays et avec l'étranger. L'émergence de conflits d'intérêts a donc été inévitable, des voies à communication rapide poursuivant, par la force des choses, d'autres objectifs que des voiries d'habitation.

Une telle situation n'a forcément pu contenter personne, ni les usagers qui ont souffert d'un manque de fluidité du trafic, ni

les habitants dont la qualité de la vie a été affectée par la proximité du trafic de passage qui a commencé à envahir les agglomérations.

- . Une deuxième particularité a résulté de la structure en étoile d'une partie de notre réseau, la majorité des lignes convergeant vers la ville de Luxembourg en tant que capitale située au centre du pays.

Par conséquent, la ville de Luxembourg s'est vue et se voit exposée encore aujourd'hui, non seulement à un trafic professionnel en augmentation, mais aussi à un trafic de transit de plus en plus intense dans la mesure également où la construction du contournement routier de la ville a pris du retard.

Plutôt que de pallier l'ensemble de ces insuffisances d'un réseau routier obsoléscent par des mesures éparpillées, coûteuses et par ailleurs peu efficaces, il a été décidé au milieu des années 60 d'envisager la construction d'une grande voirie dont la vocation serait la liaison rapide des points névralgiques nationaux à la fois entre eux et avec l'étranger. A cause de sa localisation centrale, le Luxembourg s'est vu obligé, pour éviter son isolement géographique et économique et pour remplir ses obligations internationales, d'accueillir et de continuer sur son territoire les autoroutes que les pays voisins ont amenées jusqu'à ses frontières.

- Ces considérations ont abouti à la loi du 16 août 1967 ayant pour objet la création d'une grande voirie de communication et d'un Fonds des Routes.

Le programme des autoroutes tel qu'il figure dans la loi précitée, modifié à plusieurs reprises par la suite (1972, 1979 et 1980), a prévu la réalisation d'un certain nombre de projets poursuivant les trois grands objectifs suivants:

- . réaliser des liaisons d'autoroute avec nos trois pays voisins par la construction de l'autoroute de Thionville vers la France, de l'autoroute d'Arlon vers la Belgique et de l'autoroute de Trèves vers l'Allemagne;
- . réaliser une liaison interrégionale qui devrait constituer l'épine dorsale des communications entre les bassins sidérurgiques de la Sarre, de la Lorraine et du Luxembourg par la construction d'une collectrice du Sud du bassin minier allant de Longwy à Dudelange et d'une liaison interroutière qui prolongerait la collectrice jusqu'à la frontière allemande;

- . réaliser des routes d'intérêt régional telles que l'autoroute Luxembourg - Esch-sur-Alzette, l'autoroute du Nord reliant Luxembourg à Ettelbruck, le contournement de la ville de Luxembourg et, finalement, le contournement de la ville d'Esch-sur-Alzette.

Il faut préciser que ce programme a été complété en 1979 par un tunnel routier au rond-point Schuman, appelé communément l'axe Arlon-Kirchberg. En 1980, il a été ajouté à ce programme la construction du tunnel du St. Esprit.

Le démarrage des travaux de construction du réseau de grande voirie a été difficile. Au moment de la mise au point des plans, les opinions ont divergé dans une telle mesure qu'il a fallu presque cinq ans pour pouvoir démarrer un premier projet, à savoir les travaux de construction de l'autoroute d'Esch-sur-Alzette.

La première autoroute ouverte à Luxembourg a été celle du Kirchberg, réalisée dans le cadre de l'urbanisation du plateau quelques années auparavant. Elle n'a toutefois pas fait partie du programme inscrit dans la loi sur le fonds des routes.

Si beaucoup de projets ont été achevés, il reste cependant à finir d'importants projets pour notre pays dont la liaison autoroutière avec notre principal partenaire économique, la République fédérale d'Allemagne.

- Dans la déclaration gouvernementale du 24 mai 1989, le Gouvernement s'est donné comme priorités d'achever:

- . l'autoroute de Trèves;
- . la collectrice du Sud;
- . le contournement Sud-Est de la capitale;

et de faire avancer les projets:

- . de la route du Nord;
- . de la liaison avec la Sarre;
- . du contournement d'Echternach.

- Le Conseil Economique et Social estime qu'à l'approche du marché unique de 1993 les travaux en cours doivent se poursuivre rapidement et que le programme restant doit être entamé sans tarder.

- . Ainsi la construction de la Collectrice du Sud peut être considérée comme une condition sine qua non du redéploiement des activités dans cette région, puisque toute politique de restructuration ne peut porter ses fruits que dans la mesure où les entreprises qui envisagent de se fixer dans les zones industrielles de la région disposent d'une infrastructure qui leur permet de développer leur activité dans des conditions raisonnables.

Alors que la collectrice du Sud doit, selon sa conception initiale, relier la Belgique à la République Fédérale d'Allemagne et former ainsi une liaison internationale remplissant la fonction de la voie de transit, la conception actuelle tend vers une connexion régionale des principaux sites industriels et leur raccordement à la grande voirie existante.

La construction de la collectrice permettra également de dégager les localités du Sud d'un trafic industriel important.

- . Quant au contournement Sud-Est de la Ville de Luxembourg, il permettra d'organiser une meilleure diffusion du trafic national, alors qu'il supprime le passage obligatoire par le centre ville, qu'il absorbe le transport international de transit qui doit encore traverser la ville et qu'il crée les conditions pour l'extension du système "park and ride" aux entrées sud-est de la ville.
- . L'accord sur le tracé de la voie rapide du Nord se fait attendre alors qu'une telle voie réduirait la distance économique entre le Centre et le Nord et soulagerait le trafic qui traverse certaines localités.
- . En ce qui concerne les liaisons avec l'Allemagne, celle avec la Sarre n'est pas encore réalisée, alors même que notre pays, caractérisé par l'absence d'un marché local, dépend plus que tout autre pays de bonnes liaisons de transport avec la RFA qui est notre client et notre fournisseur principal.
- . Quant à la voirie nationale et locale, un certain nombre de routes se trouvent dans un état déplorable en comparaison avec ceux de nos pays voisins.

Un programme de remise en état de cette voirie vient d'être annoncé par le Gouvernement. Le Conseil Economique et Social ne peut qu'encourager les pouvoirs publics à exécuter rapidement un tel programme.

Les sommes engagées par l'Etat pour la construction, l'entretien et la réparation du réseau routier se retrouvent, dans la classification fonctionnelle du budget, dans les dépenses budgétaires pour la route.

**Tableau 56: DEPENSES DE L'ETAT POUR "TRANSPORTS PAR ROUTE"**

(en millions de F)

	Dépenses courantes	Dépenses de capital	Dépenses totales
1984 (compte)	2.074,9	2.691,5	4.766,3
1985 (compte)	2.182,6	2.695,5	4.878,1
1986 (compte)	2.363,5	2.673,8	5.037,3
1987 (compte)	2.430,0	3.304,6	5.734,8
1988 (compte)	2.512,0	3.954,2	6.466,4
1989 (budget)	2.732,5	4.075,5	6.808,0
1990 (budget)	2.847,6	4.491,2	7.338,8

Source: Budget de l'Etat

Les dépenses en question se composent, d'une part, des dépenses proprement budgétaires et, d'autre part, des dépenses du Fonds des Routes qui sont reprises dans les dépenses de capital.

- Parmi les dépenses courantes, on retrouve des postes comme les dépenses pour les ponts et chaussées, les travaux d'entretien et de mise en état de la voirie, l'éclairage routier, les subventions versées aux communes pour la mise en état des chemins vicinaux.

Ces dépenses recouvrent aussi les subventions dans l'intérêt des services publics, qu'il s'agit de retrancher si on veut avoir une idée approximative des dépenses directement ou indirectement engagées dans l'infrastructure routière.

- Dans les dépenses d'investissement, il faut compter les dépenses telles que l'entretien, la réparation, et la construction de routes, l'éclairage de la voirie de l'Etat, la construction de ponts.



Finalemment, les recettes et les dépenses effectuées par l'intermédiaire du fonds des routes ont évolué comme suit:

**Tableau 57: EVOLUTION DU FONDS DES ROUTES**  
(en millions de F)

Avoir à la fin de 1982		379,9
Exercice 1983	Recettes	1.009,9
	Dépenses	1.384,0
Avoir à la fin de 1983		5,8
Exercice 1984	Recettes	3.208,4
	Dépenses	1.108,7
Avoir à la fin de 1984		2.105,5
Exercice 1985	Recettes	621,8
	Dépenses	1.144,7
Avoir à la fin de 1985		1.582,8
Exercice 1986	Recettes	652,7
	Dépenses	1.291,1
Avoir à la fin de 1986		943,9
Exercice 1987	Recettes	3.037,8
	Dépenses	1.795,8
Avoir à la fin de 1987		2.185,9
Exercice 1988	Recettes	1.601,6
	Dépenses	2.028,7
Avoir à la fin de 1988		1.758,8

Source: Budget de l'Etat

Sans vouloir mettre en cause le principe budgétaire de la non-affectation des recettes, il est légitime de s'interroger sur le montant des recettes budgétaires provenant du transport routier, afin d'évaluer, dans quelle mesure la route contribue de facto aux dépenses d'infrastructure.

A cette fin, il faut prendre en compte les taxes sur les véhicules, la TVA sur les véhicules neufs et les taxes sur les carburants.

Cette réserve faite, le calcul donne les chiffres suivants:

Tableau 58: CONTRIBUTIONS FISCALES DES USAGERS DE LA ROUTE  
(Unité: million de F)

	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989
Taxes sur les véhicules automoteurs	465	479	496	524	556	592	636*
TVA sur les véhicules nouvellement immatriculés (voitures neuves et voitures d'occasion) à un prix de 400.000 F	2.652	3.005	3.062	3.370	3.188	3.315	3.448
Droit d'accise sur les huiles minérales	4.307	4.660	4.203	5.127	5.294	5.719	5.996*
Total	7.624	8.144	8.361	9.021	9.038	9.626	10.080*

\* données provisoires

Source: STATEC

Il en découle que la route engendre des recettes importantes qui semblent largement suffisantes pour couvrir le financement de l'infrastructure, les dépenses d'entretien, de sécurité et de contrôle routier. Pour prévenir tout malentendu, le Conseil Economique et Social voudrait encore souligner que le calcul n'est évidemment pas à confondre avec une étude coût/utilité. Par ailleurs, le Conseil Economique et Social renvoie au chapitre 14 ci-avant relatif aux coûts sociaux et environnementaux des transports.

### **322. Le transport routier de marchandises**

- Selon les dernières données disponibles en la matière datant de 1989, le transport routier professionnel de marchandises occupe au Luxembourg environ 2200 personnes (salariés et indépendants) répartis sur 374 entreprises (personnes physiques et morales).

Le chiffre d'affaires de la branche a augmenté de 1.282,6 millions de francs en 1972 à 2.698 millions en 1980 et 8.062 millions en 1988 suite à la fois à l'augmentation du volume transporté et à la hausse des tarifs, largement due à l'inflation généralisée de la période sous considération.

Avec 73% du chiffre d'affaires, (chiffre pour 1980), le transport international constitue de loin l'activité la plus importante de cette branche.

La structure de la branche fait apparaître un handicap dans le maintien de la compétitivité internationale, dans la mesure où il existe un assez grand nombre de firmes à petite dimension, qui peuvent cependant avoir l'avantage d'une plus grande souplesse.

A priori donc, on ne peut pas s'exprimer sur la taille des entreprises de transport dans une Europe unie.

En Australie, la dérégulation du secteur des transports en 1954 a eu comme conséquence l'apparition de quelques firmes géantes. Aux Etats-Unis par contre, de nombreuses firmes à taille réduite existent toujours malgré la libéralisation effectuée en 1980. En Grande-Bretagne finalement, suite à la déréglementation de 1968, les grandes firmes ont presque toutes abandonné le secteur du transport général et ont opté pour la spécialisation, à savoir le leasing des poids-lourds, le service express et la distribution de contrats de transport.

- L'avenir des transports routiers de marchandises doit être envisagé à la lumière de la libéralisation prévue du marché européen des transports routiers de marchandises.

Ce marché est fortement réglementé dans la Communauté en général et dans certains pays comme l'Allemagne, la France et l'Italie en particulier. Ce marché sera exposé à la déréglementation dont l'intensité, il est vrai, dépendra de la rapidité avec laquelle seront prises les décisions politiques.

L'origine de ces efforts de libéralisation remonte à l'article 3 c, e et f du Traité instituant la Communauté Economique Européenne qui consacre les principes de la libre circulation des biens, des services, des personnes et des capitaux, instaure une politique commune des transports et établit un régime assurant que la concurrence n'est pas faussée dans le marché commun. Un recours introduit en 1982 par le Parlement Européen devant la Cour de Justice de la Communauté Européenne et visant à faire constater la carence du Conseil dans le domaine de la politique commune des transports confirme les principes énoncés plus haut.

Dans son jugement du 22 mars 1985, la Cour a arrêté que le Conseil s'est effectivement abstenu, et ceci en violation du traité de Rome, d'assurer la libre prestation des services en matière de transports internationaux et de fixer les conditions de l'admission des transporteurs non-résidents aux transports dans un Etat membre.

De plus, la Cour a fait l'injonction au Conseil de prendre, dans un délai raisonnable, les mesures nécessaires à l'exécution des objectifs, tout en décidant que le Conseil des Ministres ne peut plus se soustraire à cette obligation en évoquant que les conditions de concurrence, entre les différents modes de transport ou entre les entreprises d'un même mode, mais originaires de pays membres différents, devraient au préalable être harmonisées, de même qu'il ne peut plus faire dépendre les progrès de la libéralisation de la solution du problème des chemins de fer et des relations de ces derniers avec leurs Etats nationaux respectifs.

En réaction à ce jugement, le Conseil Européen a décidé, lors de sa réunion de septembre 1986 à Milan, de faire un pas de plus et il a demandé au Conseil des Ministres des Transports de mettre en place les conditions requises pour réaliser un marché européen libre des transports de marchandises pour 1992 au plus tard et ceci, en s'inspirant des propositions contenues dans le Livre Blanc de la Commission sur l'achèvement du marché intérieur.

Le Conseil des Ministres des Transports, à son tour, a alors décidé de réaliser pour 1992 au plus tard un marché libre sans restrictions quantitatives dans le trafic intracommunautaire de marchandises, tout en prenant l'engagement politique de procéder à l'harmonisation des conditions dans le cadre desquels les transporteurs nationaux doivent opérer dans leurs pays.

Ces décisions, une fois exécutées, devraient compter d'importants bouleversements dans le marché du transport routier international et certaines réglementations spécifiques ne joueront plus en faveur des transporteurs routiers luxembourgeois.

- Le Conseil Economique et Social estime toutefois que, dans la mesure où la réglementation au Luxembourg est moins rigide et plus pragmatique, et à condition que les transporteurs luxembourgeois fassent preuve d'une volonté et d'une capacité d'adaptation suffisantes, ceux-ci, déjà plus exposés et habitués à la concurrence internationale pourraient profiter en fin de compte de cette libéralisation des marchés.

A cette fin, il faut être conscient des conséquences, des principaux changements probables parmi lesquels il convient de noter avant tout:

- . l'autorisation du cabotage au niveau européen;
  - . l'abolition des restrictions quantitatives;
  - . la liberté tarifaire;
  - . l'harmonisation des conditions sociales, techniques et surtout fiscales;
  - . l'accès à la profession (projets en instance législative).
- Le 21 décembre 1989, les Etats membres de la CEE ont consenti à franchir une première étape en direction du droit de cabotage dans le secteur des transports routiers en adoptant à la majorité qualifiée (la RFA et la Grèce ont voté contre) un arrangement en vertu duquel 15.000 autorisations de cabotage valables pour 2 mois seront distribuées à partir du 1er juillet 1990.

Par ailleurs, dans le cadre du Benelux, il a été décidé d'autoriser à partir du 01.01.1991 le cabotage sans aucune restriction.

Il est vrai que le marché luxembourgeois s'ouvrira inévitablement davantage aux transporteurs étrangers.

Mais comme le marché national est tellement étroit et n'intervient, dans le cas de la majorité des entreprises luxembourgeois, que pour une faible part dans leur chiffre d'affaires, les pertes de marché suite à la concurrence accrue devraient rester marginales, du moins si on les compare aux gains possibles de l'autorisation du cabotage.

Une des faiblesses les plus marquantes, voire la plus importante, du transport de marchandises luxembourgeois réside dans le fait qu'il est souvent difficile aux transporteurs d'utiliser de

façon optimale leur matériel roulant, puisque les voyages de retour se font souvent à vide ce qui rend impossible l'abaissement des prix de revient par kilomètre.

Un projet de règlement grand-ducal entend exécuter au Grand-Duché de Luxembourg le règlement CEE no 4059/89 du 21 décembre 1989 du Conseil des Communautés Européennes et sanctionner les infractions y afférentes. Le règlement communautaire no 4059/89 fixe les conditions du cabotage routier, c'est-à-dire l'accès des transporteurs non-résidents aux transports nationaux de marchandises.

En raison de l'exiguïté du territoire national, les transporteurs luxembourgeois effectuent la plupart de leurs transports à l'étranger. Aussi l'introduction du cabotage devrait-elle bénéficier aux entreprises luxembourgeoises, ces dernières pouvant diminuer de façon considérable les trajets à vide. A titre d'exemple, le transporteur luxembourgeois qui achemine des marchandises à Hambourg aura dorénavant la possibilité de prendre en charge à Hambourg des marchandises à destination de Trèves, évitant ainsi de retourner avec un camion vide.

L'introduction du cabotage devrait également favoriser le développement du transport combiné.

En effet, un transporteur établi dans le pays A et expédiant sa remorque ou sa caisse mobile par rail dans le pays B, n'était pas autorisé jusqu'ici à enlever son envoi avec un de ses propres véhicules tracteurs à la gare de destination pour l'acheminer jusqu'à sa destination finale, parce qu'une telle opération tombait sous l'interdiction du cabotage. Aussi ce transporteur contournait-il la difficulté en effectuant le transport de bout en bout par la route. La raison de ce comportement disparaîtrait avec la mise en oeuvre d'une réglementation communautaire généralisant sans restriction le cabotage.

- L'abolition de l'interdiction du cabotage - interdiction aussi paradoxale qu'inefficace - bénéficiera dès lors aux transporteurs luxembourgeois.

Le transporteur étranger a un avantage sur le marché luxembourgeois dans la mesure où, à cause de son exiguïté, ce marché n'est pas contrôlé. En effet, une entreprise de transport étrangère peut acheminer une cargaison vers ou prendre une cargaison sur le territoire luxembourgeois sans autorisation.

Par contre, dans la mesure où les autres pays européens ont soumis le transport international sur leurs territoires à un contingentement, le transporteur luxembourgeois a besoin d'une autorisation, soit bilatérale, soit communautaire, cette dernière lui permettant d'effectuer des transports entre tous les Etats membres de la Communauté, indépendamment du pays d'immatriculation.

L'abolition de ce système ne heurtera pas les transporteurs luxembourgeois, puisque le marché luxembourgeois ne connaît pas cette protection.

- En matière tarifaire, le cas de l'Allemagne est particulièrement intéressant, puisqu'il illustre assez bien les effets pervers que peut avoir une réglementation excessive.

Dans ce pays, l'activité de transport est soumise à une concession dont le nombre total et donc l'accès à la profession est strictement limité.

De plus, les tarifs nationaux qui remontent aux RKT (Reichskraftwagentarife) d'avant la deuxième guerre mondiale sont particulièrement élevés et fortement contrôlés.

L'objectif a été de maintenir par là un tarif relatif de la route assez élevé pour que le chemin de fer ne soit pas trop concurrencé. A titre d'exemple, un transport sur 500 km à l'intérieur de l'Allemagne revient à 88,75 DM contre seulement 51,66 DM pour la même distance dans le trafic international.

Or, paradoxalement, les attrait de la route ont été, malgré ces tarifs contrôlés, suffisamment puissants pour ne pas freiner l'expansion de ce moyen de transport, qui, au contraire, a profité d'une rente de circonstance garantissant des revenus élevés aux transporteurs allemands. L'objectif initial de la protection du chemin de fer ne fut donc pas réalisé et les coûts ont été finalement supportés par les usagers.

Le cas allemand souligne bien à quoi peut aboutir une protection exagérée et mal comprise qui ignore les contraintes et les forces du marché. Les réactions ne se faisaient pas attendre. On a assisté, d'une part, à l'extension du transport pour compte propre beaucoup moins réglementé et qui est devenu économiquement intéressant et, d'autre part, à l'accélération de la tendance à la concentration, suite aux fusions qui ont été la seule possibilité d'augmenter la capacité de transport dans le cadre des concessions limitées.



- Reste alors la problématique de l'harmonisation qui a déjà beaucoup progressé dans les domaines des conditions sociales et des normes techniques, mais où il reste encore à éliminer des disparités au niveau de la fiscalité.

L'objectif général visé par la Commission en matière d'harmonisation des impôts spécifiques frappant les transports routiers vise l'imputation des coûts d'infrastructure, l'élimination des distorsions de concurrence dans le domaine des transports routiers et la répartition équitable des recettes fiscales.

Face aux difficultés de mettre en pratique le principe de la territorialité dans le domaine de la taxe de circulation (taxe perçue selon le principe de la nationalité), la proposition du commissaire Van Miert essaie de pousser l'examen et la mise en oeuvre de la proposition amendée Scrivener sur l'harmonisation des accises (fourchette de 195 à 205 Ecus/1000 litres), qui sont un impôt territorial.

L'harmonisation de la taxe de circulation est considérée pour l'instant comme secondaire et, les péages étant une taxe territoriale, ils sont également négligés à court terme.

Le Conseil Economique et Social rappelle la position antérieure exposée dans l'avis du 2 juin 1988 sur l'harmonisation des fiscalités indirectes en vue de la réalisation du marché intérieur communautaire. Il a souligné que l'élément fiscal n'est pas l'élément le plus important du prix de revient.

La fiscalité peut jouer un rôle de compensation pour niveler des inégalités dans d'autres domaines. Une harmonisation d'un seul élément risque par conséquent de créer d'autres distorsions.

Le niveau de la fiscalité spécifique luxembourgeoise tient compte des handicaps spécifiques des transporteurs luxembourgeois dus à la taille du pays, à l'absence de hinterland, à la structure économique axée en grande partie sur les services, à l'importance majeure du phénomène de l'asymétrie des flux de transport (déplacements à vide).

Le Conseil Economique et Social a relevé plus haut que le principe de la territorialité de la taxe de circulation est anticomunautaire, en contradiction avec la notion de marché unique.

La proposition Van Miert ne correspond guère aux vues du Conseil Economique et Social. Elle part des principes suivants:

Les accises sont une taxe à caractère territorial, la taxe de circulation est une taxe à caractère national.

Les accises font partie des frais variables du prix de revient alors que la taxe de circulation fait partie des frais fixes.

Une taxe territoriale ne provoque en principe pas de distorsions de concurrence.

Une taxe nationale est en principe susceptible de provoquer des distorsions de concurrence.

Au Luxembourg, les deux tiers des ventes de diesel se retrouvent dans les réservoirs de véhicules étrangers. Il en découle que les transports effectués par ces véhicules ne subissent pas de distorsion de concurrence par rapport aux transporteurs luxembourgeois, due à la différence du niveau des accises.

D'un autre côté, les transporteurs luxembourgeois ont acheté du diesel à l'étranger dans des quantités qui ne sont sans doute pas inférieures aux ventes luxembourgeoises à des étrangers. Il en résulte que l'avantage que leur procure les taux moins élevés des accises au Luxembourg n'est qu'un avantage relatif.

De tout ce qui précède, le Conseil Economique et Social tire la conclusion que la logique défend d'additionner les accises et les taxes de circulation sous peine de se tromper.

Il s'y ajoute que la marge entre le minimum et le maximum de taux envisagés par la proposition Van Miert est irréaliste, alors qu'elle ne tient même pas compte de la différence entre les prix hors taxe du diesel.

Il est estimé que le désavantage de prix du Luxembourg sur l'achat hors taxe est de 0,50 francs, ce qui correspond à 12 Ecus/1000 litres. La différence entre Arlon et Steinfort est de 0,38 francs, c'est-à-dire de l'ordre de 10 Ecus.

La mise en oeuvre de la proposition Van Miert équivaldrait à la fixation des prix du diesel à un niveau plus élevé au Luxembourg que dans les pays voisins, ce qui est nuisible pour les transporteurs luxembourgeois et plus encore pour la recette publique, compte tenu des données géographiques et économiques.

La proposition Van Miert néglige la taxe de circulation, alors qu'elle est effectivement susceptible de créer - sinon des distorsions - du moins des inégalités de concurrence et elle exclut les péages à ce stade, alors que les péages couvrent à 100 pour cent les coûts d'infrastructure pour lesquels ils sont perçus.

Si les péages ne déterminent en principe pas de distorsions de concurrence entre transporteurs routiers, ils heurtent le principe de la réciprocité et de la répartition des charges au moins au même degré que les différences d'accises.

Dans la mesure où les transporteurs nationaux bénéficient d'une compensation des péages sur la taxe de circulation, les péages sont manifestement un élément de distorsion de concurrence (en France notamment), alors que dans les pays d'origine les péages sont déductibles.

Le Conseil Economique et Social ne méconnaît pas qu'un relèvement des taxes sur les véhicules, par exemple, à la moyenne européenne, aurait le double avantage, d'une part, de faire participer à un degré plus élevé les poids lourds à la construction et à l'entretien de la route dont ils sont des utilisateurs qui la chargent le plus et, d'autre part, de procéder à une harmonisation vers laquelle tend le marché unique.

Par contre, une harmonisation des accises sur le gasole ne s'impose pas, comme il a été démontré plus haut. En effet, les camions ne peuvent passer les frontières qu'avec un contenu limité de carburant, il ne se crée guère une distorsion de la concurrence, puisque les transporteurs routiers, sur une ligne déterminée, sont soumis au même prix du gasole.

Le Conseil Economique et Social tient à souligner qu'une harmonisation des droits d'accises n'est pas exigée par le Traité de Rome et qu'elle est tout au plus à considérer comme une mesure d'accompagnement.

En ce qui concerne les conditions sociales, celles-ci sont plus strictes au Luxembourg qu'ailleurs de sorte qu'une éventuelle amélioration sur le plan communautaire peut être à notre avantage. Une attention particulière devrait toutefois être consacrée au contrôle de l'application de la réglementation relative au temps de conduite et de repos des conducteurs professionnels.

Au-delà de cet aspect, il est également indispensable d'harmoniser parallèlement les conditions de concurrence entre les différents modes de transports et d'éliminer ainsi les facteurs générateurs de distorsions de la concurrence qui existent encore.

Un danger découle de certaines intentions de la Commission de remplacer à terme le système des taxes sur les véhicules basé sur le principe de la nationalité par un système de taxation basé sur le principe de la territorialité.

Même si ce principe permet de faire supporter les frais d'infrastructure par les utilisateurs effectifs, le Conseil Economique et Social se prononce néanmoins contre son introduction, car il va à l'encontre d'un marché unique en le cloisonnant en régions que seraient les nations. En outre, cette taxe constituerait une charge supplémentaire pour les entreprises luxembourgeoises mais les transporteurs étrangers ne devraient-ils verser la taxe sur territoire luxembourgeoise en y passant?

- L'ensemble des considérations développées ci-dessus amène le Conseil Economique et Social à estimer que la majorité des transporteurs luxembourgeois pourraient globalement bénéficier des propositions de libérations évoquées ci-avant.

L'analyse ne serait pourtant pas complète, si l'on faisait abstraction des répercussions des évolutions esquissées sur les autres moyens de transport et notamment sur le chemin de fer.

De par l'interdépendance des marchés, les mesures qui seront prises et leurs effets sous forme d'une concurrence accrue et d'une baisse des tarifs ne se limiteront pas à l'offre et à la demande de transports routiers de marchandises mais affecteront également les chemins de fer.

Ceux-ci risquent de subir des baisses de volume et des réductions de tarifs, les anciens tarifs ne pouvant guère être maintenus sous la pression concurrentielle. Ils sont conscients de la nécessité de faire des efforts de compression des prix et d'élargir l'offre de leurs services. Sous ce rapport, les chemins de fer pourraient utilement élargir l'offre par la mise à disposition des transporteurs routiers de prestations spécialisées pour le transport combiné rail/route. En effet, seule une collaboration de ce genre entre les deux modes de transport permettra à moyen terme de résoudre les nombreux problèmes posés par le transport routier sur les longues distances. Aussi le Conseil Economique et Social ne saurait-il que soutenir toute initiative émanant des deux modes de transport et visant à créer au Grand-Duché de Luxembourg, à l'instar de ce qui se fait à l'étranger, une société de ferroutage qui aurait pour objet d'organiser, de gérer et d'exploiter des centres de ferroutage et des centres annexes de stockage et d'expédition.

Enfin, il y a lieu de relever que la libéralisation des transports pourrait bénéficier aux usagers à travers des tarifs plus bas.

**323. Le transport routier (individuel et en commun) de personnes**

**3231. Les transports publics**

- Les transports publics de personnes par route, dépassant le territoire d'une même commune sont placés sous deux régimes légaux différents:

- . celui de la loi du 12 juin 1965 sur les transports routiers;
- . celui de la concession octroyée en 1947 à la SNCFL.

Les services placés sous le 1er régime sont organisés et coordonnés par le Ministère des Transports sur la base de la loi précitée et du règlement grand-ducal du 3 février 1978, déterminant les conditions d'octroi et de retrait des autorisations d'établissement et d'exploitation des services de transports routiers réguliers de personnes rémunérés.

En vertu de la convention du 25 février 1978 entre l'Etat et la S.N. des CFL, cette dernière assume la gestion technique et comptable du régime. L'organisation des services de substitution incombe à la SNCFL en vertu de sa concession sous la tutelle du Gouvernement.

Le transport régulier en commun par route de personnes est assuré au Grand-Duché de Luxembourg par les entreprises publiques (AVL, TICE, CFL) ainsi que par 21 entreprises privées pour autant que toutes ces entreprises sont regroupées, à divers degrés, dans le régime RGTR. Ces dernières se voient accorder des autorisations d'exploitation et sont rémunérées suivant des critères fixés par le Ministère des Transports après concertation avec les milieux professionnels.

- 568 localités et lieux du Grand-Duché sont desservis par les lignes publiques du RGTR, dont les horaires sont adaptés régulièrement à ceux des lignes du chemin de fer.

- La répartition des prestations kilométriques en 1989 est la suivante:

. Entreprises privées	8.476.237 km
. CFL (à l'exclusion des lignes de substitution)	915.971 km
.. RGTR	689.307 km
.. AVL	226.664 km
. Lignes de substitution CFL	2.968.911 km
. TICE	1.905.000 km
. AVL	3.136.190 km

- La participation de l'Etat aux frais d'exploitation (1989):

. Entreprises privées	499.189.833
. CFL: lignes de substitution	259.500.000 *
. CFL (à l'exclusion des lignes de substitution)	73.773.295
. TICE	101.483.325
. AVL	45.460.879

Il va sans dire que ce type de transport se déroule sur un marché administré qui nécessite l'intervention financière de l'Etat. Les versements budgétaires afférents de l'Etat (donc non compris les versements des communes aux TICE et aux AVL) ont évolué comme suit:

-----  
\* La participation de l'Etat pour les lignes de substitution CFL est comprise dans la compensation pour les services publics (cf. tableau 39, page 94).

**Tableau 59: EVOLUTION DES VERSEMENTS BUDGETAIRES DE L'ETAT**

millions de francs

	Cpte 1986	Cpte 1987	Cpte 1988	Budget 1989	Crédits 1990
- Services publics d'autobus autorisés par l'Etat					
. Subventions aux entreprises privées	441,0	434,6	466,0	505,0	522,5
. Subventions aux CFL-RGTR	62,2	63,7	70,2	69,3	77,9
. Subventions au TICE	77,4	74,1	83,4	84,0	98,0
. Subventions à la ville de Luxembourg	44,8	45,4	42,3	45,5	50,0
- Lignes de substitution CFL	261,1	273,5	272,1	259,5	280,5
Gratuité des transports des élèves de l'enseignement post-primaire et quasi-gratuité des transports des jeunes					
- Subventions	108,0	125,8	147,6	160,0	165,0
Gratuité des transports des élèves de l'éducation différenciée					
- Subventions	37,8	40,0	40,0	47,0	49,9
Remboursement des frais de gestion des services publics d'autobus autorisés par l'Etat	11,1	10,9	9,6	10,5	10,5
<b>Total</b>	<b>738,2</b>	<b>794,5</b>	<b>859,1</b>	<b>921,3</b>	<b>973,8</b>

Source: Budget, volume I

Tandis que l'activité des entreprises publiques se limite à l'exploitation des lignes publiques, la majorité des entreprises privées exercent en quelque sorte une double activité.

**3232. Les transports non réguliers par autocars**

A côté de l'exploitation pour le compte de l'Etat, moyennant une rémunération garantie des lignes publiques, les entreprises privées effectuent des transports réguliers d'écoliers ainsi que les transports irréguliers nationaux et internationaux surtout dans le cadre des transports touristiques au sens large.

Parmi les transports internationaux, le Conseil Economique et Social aimerait mentionner les navettes organisées de Luxembourg vers l'Espagne (notamment pendant la période de vacances) et les services réguliers vers le Portugal à l'intention des immigrants originaires de ce pays. A l'avenir, la libéralisation de ces transports ne manquera pas d'augmenter la concurrence dans ce segment du marché des transports; les transporteurs luxembourgeois devront en tenir compte et faire les efforts nécessaires pour préserver leur position dans ce marché.

Ce dernier marché, qui se porte relativement bien, ne serait-ce que parce que ce type de tourisme est relativement avantageux, ce qui a constitué un atout durant la période de crise et parce que la population de plus en plus âgée en moyenne a une certaine préférence pour les voyages en autocars, est toutefois fortement concurrencé. Il en résulte la nécessité d'une adaptation continue des entreprises privées aux nouvelles données du marché. Le nombre de ces entreprises a d'ailleurs diminué entre 1975 et 1980 de 73 à 57. Par contre, la dimension des entreprises a augmenté, comme il ressort du nombre de personnes engagées.



**Tableau 60: NOMBRE D'ENTREPRISES PAR PERSONNES ENGAGEES**

	Nombre d'entreprises		Personnes occupées	
	1975	1980	1975	1980
< 9 personnes occupées	73	57	351	419
10-19 personnes occupées	63	45	137	96
20-49 personnes occupées	6	5	85	66
50-99 personnes occupées	4	5	129	-
100 personnes occupées et plus	-	2	-	256

Source: Etude STATEC, "Transports et services annexes".

Remarques: Chiffres non disponibles après 1980.

Tableau concerne NACE 71 à 77, donc tous les transports.

### **3233. Les problèmes de circulation dans les grandes agglomérations**

Compte tenu des projets de métro et de semi-métro qui ont été récemment présentés publiquement, le Conseil Economique et Social ne peut pas ignorer les problèmes de circulation qui se posent dans les grandes agglomérations telle celle de Luxembourg-Ville et de ses environs.

Le Conseil Economique et Social voudrait de prime abord souligner qu'avec 110.000 habitants la densité de la population de l'agglomération de Luxembourg se compare à celle d'une ville de moyenne importance dans les trois pays qui nous entourent. Ce faible taux de densité doit évidemment inciter à la prudence lors de l'examen de nouveaux projets, tels ceux des métro et semi-métro ou encore celui d'une nouvelle liaison ferroviaire de la gare au Findel par le Kirchberg. De tels projets peuvent très bien répondre au critère du coût/utilité dans des agglomérations à forte densité de population, alors qu'ils ne sont pas ren-

tables et viables dans le contexte du petit espace luxembourgeois. Il s'y ajoute que pour la Ville de Luxembourg, la tertiarisation des structures économiques a engendré l'entrée et la sortie de navettes à des heures fixes.

Aussi le Conseil Economique et Social croit-il que l'approche choisie par l'expert suisse chargé par la Ville de Luxembourg de présenter un concept pour améliorer la circulation dans la Ville est plus opportune dans la mesure où elle propose une solution qui se fonde sur le système des transports publics existants. L'infrastructure routière de la Ville n'étant pas extensible, il ne se présente pas une alternative valable à une amélioration de l'offre des services publics d'autobus. Cette amélioration s'articule autour des facteurs suivants: des voies réservées exclusivement à la circulation des autobus publics et des taxis, l'élaboration et la mise en oeuvre d'horaires cadencés, l'aménagement, aux principales axes d'entrée de la Ville, d'aires pour garer les voitures des navetteurs et la mise à leur disposition d'une ligne d'autobus à destination du centre et des différents quartiers tels celui de la Gare, celui du Limpertsberg et celui du Kirchberg (système "park and ride"), tarifs de stationnement long à caractère dissuasif pour l'utilisateur de la voiture privée, augmentation du confort de l'autobus.

Ces premières mesures annoncées et mises en application récemment doivent être complétées pour répondre à un concept d'ensemble. Aussi faudrait-il que le service des autobus de la Ville et celui qui dessert les communes adjacentes soient intégrés dans un seul système et que des aires de stationnement combinés à une ligne d'autobus desservant le centre et les principaux quartiers de la Ville soient également construits sur le territoire de ces communes périphériques.

Le Conseil Economique et Social recommande aux autorités compétentes de mettre enfin en chantier certains grands projets d'infrastructures ayant pour but d'améliorer la fluidité du trafic sur le territoire de la ville de Luxembourg, tels l'aménagement de la place de l'Etoile et la rocade de Bonnevoie.

La généralisation du système "park and ride" et son extension aux communes périphériques de Luxembourg-Ville rendrait plus attrayant le transport public.

Le même effet positif est à escompter lors de l'introduction à partir du 1er janvier 1991 d'une tarification zonale applicable à tous les transferts des voyageurs par route et par rail.

Le Conseil Economique et Social se demande si la Société Nationale des Chemins de fer luxembourgeois qui se propose d'augmenter à partir de 1992 les fréquences des trains en trafic intérieur avec un matériel plus confortable ne serait pas bien inspirée si elle aménageait les aires de stationnement dans l'enceinte des principales gares afin d'attirer davantage de navetteurs à prendre le train pour se rendre au lieu de travail dans les principaux centres d'activités du pays. Ce concept est évidemment à parfaire par une coordination des horaires des autobus et des trains dans une approche à caractère cadencé.

Ce n'est que dans la mesure où la capacité de ces réseaux publics améliorés ne répondait plus à la demande que la réalisation de nouveaux projets se justifierait et répondrait à l'exigence du critère coût/utilité. En attendant, il serait de bonne politique de réserver dans le cadre de l'aménagement du territoire l'espace nécessaire à de telles constructions.

#### **324. Conclusion**

La multiplication des activités et des échanges internationaux et l'augmentation consécutive des revenus ont engendré une forte croissance de la demande de transport, dont a essentiellement profité la route. Cette dernière a vu ses parts de marchés croître par rapport aux autres modes de transport au point de surcharger les réseaux routiers existants et de créer des nuisances de moins en moins tolérées.

Le Conseil Economique et Social constate que le programme de construction de l'infrastructure routière a pris du retard, de sorte que la déclaration gouvernementale du 24 mai 1989 accorde, à l'approche du marché unique de 1993, à juste titre, une priorité aux projets de l'autoroute de Trèves, de la collectrice du Sud et du contournement Sud-Est de la capitale. Il s'y ajoute un programme de remise en état de la voirie nationale et locale. Il découle des chiffres publiés au volume II du projet de la loi concernant les recettes et les dépenses de l'Etat pour 1990, découle que la route engendre des recettes qui sont probablement suffisantes pour couvrir les dépenses d'infrastructure, d'entretien, de sécurité et de contrôle routier.

Ce constat n'est pas à confondre avec une étude coût/utilité, qui, elle, englobe les coûts sociaux et environnementaux.

Quant au transport routier de marchandises et de personnes, fortement réglementé dans la Communauté européenne, il connaîtra une libéralisation progressive qui ne pourrait que bénéficier aux entreprises luxembourgeoises, sauf pour ce qui est de velléités communautaires d'harmonisation et d'unification en matière fiscale. Dans ce contexte, le Conseil Economique et Social se prononce contre l'introduction, dans la législation fiscale, du principe de la territorialité, car il va à l'encontre du marché unique en le cloisonnant en régions.

Le Conseil Economique et Social note que le trafic professionnel ne cesse d'augmenter, au point de créer des problèmes de circulation notamment dans les grandes agglomérations, alors que toutes les agglomérations, y compris la capitale, se caractérisent par une densité de population plutôt faible. Cette dernière constatation amène le Conseil Economique et Social à conseiller d'examiner avec prudence les nouveaux projets, tels ceux des métro et semi-métro ou encore celui d'une nouvelle liaison ferroviaire de la gare de Luxembourg au Findel par le Kirchberg.

Par contre, le Conseil Economique et Social recommande aux autorités compétentes de mettre enfin en chantier certains grands projets d'infrastructures ayant pour but d'améliorer la fluidité du trafic sur le territoire de la ville de Luxembourg, tels l'aménagement de la place de l'Etoile et la rocade de Bonnevoie, cela au moyen de techniques appropriées, c'est-à-dire des modes d'exécution permettant une réalisation rapide et efficace des travaux.

Compte tenu des données actuelles, la solution doit se baser sur les réseaux des transports publics existants qu'il s'agira de rendre plus attrayants par l'augmentation des fréquences, le confort et la généralisation du système "Park and Ride". Ce dernier devrait toutefois pouvoir être étendu au territoire des communes périphériques de la capitale. Le Conseil Economique et Social se demande également si la SNCFL qui se propose d'augmenter, à partir de 1992, les fréquences des trains en trafic intérieur, ne devrait pas développer les aires de stationnement auprès des gares pour attirer davantage d'usagers.

### 33. Les communications dans la grande région Sar-Lor-Lux

#### 331. La nécessité d'une amélioration des communications dans la grande région

- Le Conseil Economique et Social ne méconnaît pas que, la région délimitée par la Lorraine, la Sarre et le Luxembourg risque d'être marginalisée par rapport aux centres économiques et commerciaux que sont la Ruhr, le Sud de l'Allemagne, les régions parisienne, lyonnaise et marseillaise. Un regard sur la carte du futur réseau européen de train à grande vitesse fait clairement apparaître que la Grande Région Sar-Lor-Lux reste à l'écart des grands axes ferroviaires, routiers et fluviaux.

Aussi une prise de conscience et une politique volontariste visant d'une part à promouvoir les échanges commerciaux dans la région et, d'autre part, à rapprocher la Grande Région des principaux centres de production et de consommation de l'Europe requiert une amélioration des communications sous toutes ses formes dans la Grande Région. Ce dernier volet est d'autant plus important pour notre pays qu'il est, en raison de son exiguïté, obligé d'exporter plus de quatre-vingts pour cent de sa production de biens et de services.

- Au niveau de l'infrastructure ferroviaire, les liaisons entre Sarrebruck, Trèves, Metz, Luxembourg et Arlon ne répondent guère au critère de l'efficacité requise pour garantir un renforcement des liens économiques entre ces villes. Il est vrai qu'à l'avenir la voie ferroviaire qui relie Luxembourg à la gare du futur TGV de l'est dont l'emplacement est prévu à Louvigny sera modernisée. Le même exercice serait de mise pour les voies menant aux autres villes de la Grande Région et notamment à Arlon et au-delà à Bruxelles.

En dehors de l'amélioration des infrastructures, les directions régionales des sociétés de chemin de fer et celle de la société nationale des chemins de fer luxembourgeois devraient mettre en place une structure de coopération en vue de coordonner les horaires, la mise en service de matériel en commun dans le but d'améliorer l'offre de service ferroviaire tant au niveau du transport de personnes qu'au niveau du transport de marchandises.

- Quant à la route, le Conseil Economique et Social rappelle qu'il avait déjà accordé, dans son avis spécifique du 2 juillet 1968 sur la création d'une grande voirie de communication et d'un fonds de routes, une priorité au raccordement du Grand-Duché de Luxembourg au réseau autoroutier des trois pays voisins. Si la jonction a été faite entre-temps avec le réseau autoroutier de la France et de la Belgique ce qui met Metz et Arlon à moins d'une heure de distance, il n'en reste pas moins vrai que l'autoroute de Trèves en construction n'est pas encore terminée et que le principe et le tracé d'une future grande voie reliant la collectrice du sud à l'autoroute de Sarrebruck ne sont pas encore arrêtés. Si l'on admet que les liaisons routières sont des éléments fondamentaux de l'intégration régionale et que l'on se rappelle que l'Allemagne fédérale est au point de vue du commerce extérieur, le premier partenaire de notre pays, on ne saurait plus nier l'importance du retard pris par le Luxembourg en matière d'infrastructure routière à vocation interrégionale et internationale.

Par ailleurs, le Conseil Economique et Social constate que le cloisonnement qui caractérise encore la Grande Région trouve son expression notamment au niveau du transport public des personnes alors qu'il est, à l'exception de la desserte par les trains internationaux, inexistant.

Aucun service public régulier d'autobus ne fonctionne dans la Grande Région. L'organisation d'un tel service public d'autobus devrait être étudiée alors qu'une frange importante de frontaliers et d'écoliers circulent chaque jour dans la Grande Région dans tous les sens.

- Au niveau de l'aviation, il a été plaidé de part et d'autre pour une sorte de partenariat entre aéroports de Luxembourg, Einsheim et Louvigny. Une condition essentielle de l'application du principe de partenariat devrait toutefois être remplie, à savoir, une liaison terrestre rapide entre les trois aéroports.

### **332. Conclusion**

A la vue de la carte des projets des futurs grands axes de communication de l'Europe il apparaît que la région délimitée par la Rhénanie Palatinat de l'Ouest, la Sarre, la Lorraine, la Province du Luxembourg belge et le Grand-Duché de Luxembourg risque d'être isolée par rapport aux principaux centres économiques de l'Europe. Le potentiel de développement de cette région, entravé jusqu'ici par des frontières nationales, évoluera

progressivement, à partir de 1992, vers un espace économique cohérent, dans la mesure toutefois où les communications au niveau de tous les modes de transport fonctionnent d'une façon optimale dans la région visée.

Pour toutes ces raisons, le Conseil Economique et Social estime qu'une concertation accrue s'impose à tous les niveaux dans la région pour mettre en oeuvre un plan d'amélioration des infrastructures, du matériel et de l'organisation des communications par fer, par route, par air et par eau.

### **34. Les voies navigables**

#### **341. Les infrastructures**

Le Grand-Duché ne dispose en tout que de 37 km de voies navigables sur la Moselle. Malgré ce mini-tronçon, il ne faut pas sous-estimer l'importance économique de cette liaison.

A moyen terme, le rôle économique a tendance à augmenter pour des raisons à la fois économiques et écologiques.

Parmi les raisons économiques, le Conseil Economique et Social entrevoit la constitution d'un réseau à dimension européenne notamment à partir de 1992 lorsque la liaison Rhin-Main-Danube devrait être achevée. La voie navigable comporte la possibilité de transporter toutes sortes de marchandises par des bateaux "sur mesure" et dispose de capacités de charge les plus élevées pour une consommation d'énergie la plus basse de tous les modes de transport. Elle n'a pas besoin de requérir une autorisation spéciale pour le transport de marchandises surdimensionnées ou de poids excessifs. Elle garantit l'accès direct aux ports maritimes et elle pourra aujourd'hui circuler en permanence grâce au radar. Il s'y ajoute que la navigation fluviale connaît déjà un régime de libre navigation et de fixation des prix selon les mêmes règles de concurrence alors que les projets de directives des CEE essaient de réaliser cet état de choses seulement pour les autres moyens de transports.

Quant aux raisons écologiques, elles découlent du fait que la voie fluviale est un moyen de transport relativement propre, un seul convoi poussé sur la Moselle remplaçant 128 poids lourds ou deux trains de marchandises.

A l'origine, les prévisions de trafic sur la Moselle ont tablé sur un volume se situant autour de 7 millions de tonnes par an. Durant de longues années, le trafic est resté stable. Depuis 1988, une forte poussée de croissance a toutefois pu être enregistrée. Elle s'est poursuivie en 1989 où le trafic total a atteint 16 millions de tonnes avec 9,5 millions de tonnes passant par le tronçon luxembourgeois.

Cet accroissement spectaculaire s'explique partiellement par l'ouverture du canal de la Sarre achevé à la fin de 1987, mais aussi par la situation conjoncturelle économique favorable qui a prévalu depuis quelques années dans notre région.

L'accroissement du trafic a eu comme conséquence que l'acheminement s'est allongé de 8 heures. Cet allongement des délais s'explique par les files d'attente de péniches à certaines écluses, notamment en Allemagne fédérale.

Aussi, les 3 Etats riverains de la Moselle canalisée se proposent-ils de porter la profondeur du chenal de 2,5 m à 3 m sur tout le parcours de la Moselle. Il est également prévu de développer la navigation de nuit guidée par radar entraînant une réduction tarifaire qui peut atteindre jusqu'à 20% du péage. Compte tenu des procédures d'accord et d'autorisation, le début des travaux est prévu pour 1994. Le coût des travaux sur le parcours luxembourgeois est modeste; l'Allemagne devrait en supporter une partie compte tenu du caractère de "Condominium" de la Moselle.

Dans ces conditions, la capacité actuelle des 2 écluses luxembourgeoises devrait suffire. A long terme cependant, un dédoublement de ces écluses n'est pas à exclure, compte tenu de l'évolution du trafic et de la nécessité de garantir sa fluidité en cas de réparation des écluses, les emprises ayant été faites. Sur le parcours allemand, où l'on assiste à un transport supplémentaire en provenance de la Sarre (4,5 millions de tonnes en 1989) il se pose déjà un problème quant aux écluses en aval.

Une première mesure prévoit l'augmentation du tirant d'eau du chenal navigable de 2,50 à 3 m, permettant la navigation à plus grand gabarit. L'accord des trois pays membres, à savoir la RFA, la France et le Luxembourg, devrait intervenir prochainement.



Restent à définir, par les administrations concernées sur les plans nationaux, certaines questions d'ordre technique.

La quote-part du Grand-Duché de Luxembourg serait de l'ordre de 100 à 110 millions de francs pour le cours du tronçon luxembourgeois. Sur ce tronçon condominium, le Luxembourg devra se concerter avec l'Allemagne. Il est évident que le Luxembourg a tout intérêt à réaliser l'approfondissement jusqu'au port de Merttert.

Afin de favoriser le trafic de nuit et d'alléger, de cette manière, les attentes aux écluses de jour, la Commission de la Moselle a accordé, à dater du 1.7.1989, des réductions pouvant aller jusqu'à 20% sur l'ensemble du tronçon en aval de l'embouchure de la Sarre. A l'heure actuelle déjà, de nombreux bateaux, disposant des moyens techniques appropriés, entre autres du radar, profitent de cette mesure tarifaire.

Au cas où ces mesures ne réduisaient pas, en proportion significative, les attentes aux éclusages de jour, on devrait envisager la construction d'écluses complémentaires. Les terrains nécessaires sont en effet disponibles.

Le projet de l'augmentation du tirant d'eau du chenal navigable nécessitera encore des études plus poussées sur le plan national. En territoire luxembourgeois, les travaux pourront démarrer au plus tôt en l'an 1994.

Ceci s'avère comme le moyen le moins cher (106 millions de Flux selon les dernières estimations) pour permettre une meilleure rentabilité de ce moyen de transport surtout si on sait que les écluses sont conçues pour un enfoncement à 3 mètres. Ainsi la Moselle deviendrait aussi attractive que la Sarre qui bénéficie d'un avantage comparatif de 15 à 20% sur les frets étant donné qu'elle permet d'ores et déjà la navigation de bâtiments à 3 mètres d'enfoncement. Cet avantage économique est d'autant plus important qu'il faut être conscient que les frais de transport influent considérablement sur le prix des matières premières.

Même si l'Allemagne et avant tout la France bénéficient davantage de cette modernisation, le Grand-Duché de Luxembourg profitera aussi de cet investissement, dotant le pays d'un moyen de transport alternatif compétitif. C'est pourquoi le Conseil Economique et Social se prononce en faveur de l'approfondissement du chenal navigable.

Abstraction faite de l'approfondissement de la darse, aucune mesure d'infrastructure urgente de grande envergure ne semble s'imposer pour le moment au Port de Mertert. Même si le tonnage transbordé a fortement augmenté en 1988, ce chiffre ne s'est pas confirmé en 1989. Une chute des tonnages transbordés de 4,6% a été enregistrée en raison des basses eaux sur le Rhin. Au 1er trimestre 1990, une reprise de l'ordre de 7,5% a été constatée.

### **342. L'impact du marché unique**

Ne disposant que d'un seul port dans le pays d'immatriculation, les bateliers luxembourgeois se sont orientés vers les grands flux du trafic rhénan où, à l'instar de la Moselle, le cabotage est permis et où les prix sont fixés selon les mêmes règles de concurrence pour tous les bateaux. Il y a donc lieu de constater qu'en matière de transport fluvial le marché unique existe.

Les problèmes des bateliers luxembourgeois sont avant tout liés à la structure de l'entreprise familiale, à l'âge des bateaux, à la cale excédentaire et à une concurrence potentielle émanant des bateliers des pays de l'Europe centrale et de l'Est.

Pour faire face à ce problème de la cale excédentaire, un fonds de déchirage a été instauré au niveau CE pour les pays disposant d'une capacité de charge totale de leurs bateaux supérieure à 100.000 tonnes. Ce fonds accorde une indemnisation à tous les bateliers qui cessent leurs activités et dont les bateaux sont par voie de conséquence détruits définitivement.

Or, le Luxembourg, qui a une capacité de charge totale de quelque 15.000 tonnes, ne dispose pas d'un tel fonds et nos bateliers doivent donc nécessairement participer à un fonds étranger de leur choix. Les indemnités allouées par les fonds sont souvent inférieures au prix de vente que le batelier aurait pu obtenir en vendant son bateau.

### **343. Conclusion**

Le Conseil Economique et Social souligne qu'un petit tronçon de voies navigables de 37 km n'est toutefois pas à sousestimer pour des raisons qui tiennent, d'une part, à la saturation progressive des autres modes de transport suite à la forte croissance escomptée de la demande de transport et, d'autre part, à l'écologie.

Avec l'ouverture du canal de la Sarre l'accroissement du trafic se fait sentir dès maintenant de sorte que les trois Etats riverains se proposent de porter la profondeur du chenal de 2,5 m à 3 m et d'introduire la navigation de nuit guidée par radar.

Les problèmes de la batellerie luxembourgeoise sont principalement liés à la structure de l'entreprise familiale, à l'âge des bateaux et à la cale actuellement excédentaire.

### **35. L'aviation**

#### **351. L'aéroport de Luxembourg**

Les statistiques sur l'aéroport montrent que si depuis 1980, tant le trafic passager que les opérations de fret ont accusé une progression très dynamique, tel n'a plus été le cas récemment. Les chiffres pour 1989 indiquent une progression du trafic marchandises, alors que le trafic passagers a reculé de -5,6% par rapport à 1988. Au niveau européen, la croissance du trafic aérien a été de 7,5% par rapport à 1988. Pour l'Europe et l'extrême-Orient, elle s'est même chiffrée à 12,7%, les lignes vers l'Afrique faisant baisser la moyenne de cette croissance. En revanche, les taux de remplissage ont encore diminué de 1,1 point pour atteindre 63,9%. Le trafic du fret a augmenté de 3,9%, mais de 10% sur les courtes et moyennes distances.

Dans le passé, le Gouvernement luxembourgeois a tenu compte de cette évolution en réalisant des investissements d'aménagement de l'infrastructure. Après l'achèvement de l'extension de la piste portée à 4 km, le Gouvernement a donné la priorité à la modernisation des équipements techniques. C'est ainsi qu'en 1989, il a été décidé d'octroyer un crédit pour le remplacement du radar primaire, l'installation d'un radar secondaire et la construction d'un complexe opérationnel surmonté d'une nouvelle tour de contrôle.

Le Conseil Economique et Social apprécie cet effort de modernisation pour plusieurs raisons.

- Toutes les prévisions affirment que le transport aérien connaîtra une poussée de croissance dans les années à venir.

La construction d'un nouvel aéroport international entre Metz et Nancy et la modernisation de l'aéroport de Sarrebruck augmentent l'offre dans la région et, partant, la concurrence, ce qui requiert d'effectuer les investissements nécessaires pour rester compétitif.

Dans ce contexte se situe également la concurrence potentielle des aéroports militaires en RFA. En effet, des réductions possibles des forces armées américaines en Allemagne et des réductions des vols militaires exigées par la population libéreraient des aéroports militaires qui ont l'avantage d'être équipés d'une technologie de pointe. Ils présentent un risque pour le développement du trafic de fret à l'aéroport de Luxembourg. A cet égard, il convient de rappeler qu'il est non seulement important d'avoir une bonne infrastructure en ce qui concerne l'aéroport, mais il s'agit encore de coordonner les mesures avec celles prises au niveau d'autres modes de transport dans la mesure où le fret aérien doit pouvoir être éclaté avec efficacité par d'autres modes de transport à la destination finale.

- Afin de supprimer les files d'attente tant au départ qu'à l'arrivée, il s'avère urgent d'améliorer l'organisation de l'aérogare dans ses fonctions de départ et, dans le secteur des arrivées, de construire une salle de bagages moderne.
- Comme l'augmentation du volume du fret à transporter se poursuivra dans les prochaines années à un rythme élevé, il serait de sage politique de transférer dans un avenir proche le centre de fret, dit AIRCARGOCENTER, dans la partie nord-est de l'enceinte de l'aéroport sur le terrain de 27 ha qui borde la nouvelle autoroute de Trèves.
- Un centre de maintenance qui peut accueillir également des avions "gros-porteurs" serait à construire.

### 352. Le marché unique

L'aviation se verra aussi confrontée à une libéralisation de son marché.

C'est le 5 décembre 1989 que les ministres du transport ont décidé qu'à partir du 1er janvier 1993 des arrangements visant une division du marché seront prohibés et que l'accès aux différents marchés sera facilité. De plus, les gouvernements ne pourront plus aussi facilement interdire les tarifs réduits.

Pour ce qui est du fret aérien, une proposition de règlement CEE vise à réaliser les conditions du Grand Marché Unique de 1993.

Ce règlement prévoit essentiellement les dispositions suivantes:

- Les transporteurs aériens communautaires ont le droit d'exercer des droits de trafic de troisième, quatrième et cinquième liberté entre des aéroports ou des systèmes aéroportuaires situés dans deux Etats membres différents lorsque ces aéroports ou les systèmes aéroportuaires en question sont ouverts aux services intracommunautaires de fret aérien.
- Les tarifs pratiqués par les compagnies aériennes seront publiés afin que la Commission puisse évaluer la marge nécessaire pour garantir le respect des normes techniques et des règles de sécurité.
- La non-discrimination des opérateurs pour ce qui est des droits de trafic.

Ainsi la Commission entend mettre fin à "un enchevêtrement de réglementations nationales compliquées et d'arrangements bilatéraux complexes, et créer les conditions de flexibilité et de concurrence susceptibles d'assurer l'essor et la croissance dans ce secteur clé des services".

Comme le montre le tableau ci-après, les compagnies aériennes européennes seront appelées à faire des efforts pour accroître leur productivité:

### 353. Conclusion

Le Conseil Economique et Social constate que le trafic passager et, dans une mesure plus forte encore, les opérations de fret se sont développés à l'aéroport de Luxembourg. Les prévisions notamment de fret aérien se fondent sur une très forte croissance de la demande. Aussi le Gouvernement est-il bien inspiré de moderniser et d'étendre les infrastructures existantes et les sociétés de navigation aériennes sont-elles bien avisées d'adapter leur flotte aux nouvelles exigences économiques et écologiques. Dans ce contexte, l'agrandissement de l'aérogare et le transfert du centre de fret revêtent une priorité.

L'approche de l'échéance du marché unique s'accompagne d'une libéralisation progressive des transports aériens encore fortement cloisonnés. Cette libéralisation et la mise en service, au même moment, d'aéroports dans la grande région augmenteront la concurrence et, partant, exerceront une pression bienvenue à la baisse des prix. Pour y faire face, les compagnies d'aviation luxembourgeoises entendent renforcer leur position sur les marchés non seulement par la modernisation de leur flotte et la multiplication des fréquences, mais également par la recherche d'accords de coopération avec des compagnies étrangères.

Luxembourg, le 19 décembre 1990

Le Secrétaire Général

Le Président

Jean Moulin

Romain BAUSCH