



---

CHAMBRE DES DÉPUTÉS  
GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

# Dossier consolidé

Rapport de débat de commission 5170

Rapport de la Commission d'enquête "Transports routiers internationaux"  
11.7.2003

Date de dépôt : 19-06-2003

## Liste des documents

| <b>Date</b> | <b>Description</b>                                                                                                            | <b>Nom du document</b>  | <b>Page</b> |
|-------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------|-------------|
| 19-06-2003  | Déposé                                                                                                                        | 5170/00                 | <u>3</u>    |
| 14-07-2003  | Dépêche du Ministre des Classes moyennes, du<br>Tourisme et du Logement au Président de la<br>Chambre des Députés (14.7.2003) | 5170/01                 | <u>96</u>   |
| 15-07-2003  | Politisation de l'administration publique                                                                                     | Document écrit de dépôt | <u>105</u>  |

5170/00

## N° 5170

## CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2002-2003

## RAPPORT DE LA COMMISSION D'ENQUETE „TRANSPORTS ROUTIERS INTERNATIONAUX“

(11.7.2003)

\* \* \*

La Commission se compose de: M. Lucien WEILER, Président; M. Gusty GRAAS, Rapporteur; M. Jean-Paul RIPPINGER, M. François BAUSCH, M. Lucien CLEMENT, M. Gast GIBERYEN, M. Jeannot KRECKE, M. Laurent MOSAR, M. John SCHUMMER, M. Nicolas STROTZ et M. Marc ZANUSSI, Membres.

\*

**SOMMAIRE:**

- I. Remarques préliminaires
  - 1. „L'affaire Kralowetz“
    - a. Le fil des événements
    - b. Accès à la profession et accès aux marchés TRI
      - b.1. Accès à la profession de transporteur routier international au Luxembourg
      - b.2. Accès aux marchés des transports routiers internationaux
      - b.3. Réglementation sociale
      - b.4. CEMT/Ecopoints
  - 2. La Commission spéciale „Transports Routiers Internationaux“
    - a. Constitution
    - b. Démarche
    - c. Travaux effectués
    - d. Conclusions
- II. La Commission d'enquête „Transports Routiers Internationaux“
  - 1. Instauration de la Commission d'enquête „Transports Routiers Internationaux“
  - 2. Aspects juridiques de la Commission d'enquête parlementaire
    - a. Légitimité constitutionnelle et réglementation législative
    - b. Avis des spécialistes Lallemand et Delpérée
    - c. Conclusions et suites
- III. Les travaux de la Commission d'enquête „Transports Routiers Internationaux“
  - 1. Démarche de la Commission d'enquête „Transports Routiers Internationaux“
    - a. Résumé des travaux
    - b. Détermination des témoins à entendre
    - c. Assemblage de documents complémentaires

2. Interrogation des témoins sur les diverses questions formulées par la Commission d'enquête
  - a. Critères d'octroi des licences communautaires et autorisations CEMT dans la période de 1987 à 2000
  - b. Relation entre l'acquisition par des entreprises de transport de camions-remorques auprès d'un garage déterminé et attribution de licences ou d'autorisations de transport
  - c. Procédure relative à l'attribution des licences communautaires et autorisations CEMT
  - d. Organisation du Ministère des Transports
  - e. Degré de connaissance des Ministres des Transports de la période entre 1989 et 1999 du travail effectué au sein de leur Ministère ainsi que de l'enquête administrative contre M. Jean Morby
  - f. Collaboration et coordination interministérielles
  - g. Suites réservées aux infractions constatées auprès des transporteurs

#### IV. Conclusions et recommandations

- A) Conclusions
  - 1) Absence d'une définition des compétences claire et précise
  - 2) Position et rôle du plus haut fonctionnaire du Ministère des Transports
  - 3) Attribution des licences et autorisations de transport
- B) Appréciation politique du dossier et recommandations
  - L'introduction éventuelle de la fonction de conseiller politique personnel du ministre
  - Les aspects institutionnels

\*

### I. REMARQUES PRELIMINAIRES

#### 1. „L'affaire Kralowetz“

##### a. *Le fil des événements*

Le **22 janvier 2002**, les autorités judiciaires luxembourgeoises procèdent dans le cadre d'une commission rogatoire internationale à l'initiative du parquet de Munich (Allemagne) à une perquisition dans les bureaux de la société de transport international United Cargo Lux GmbH à Esch-sur-Alzette (Luxembourg) pour laquelle roulent les camions Kralowetz. D'autres perquisitions ont lieu dans sept autres pays abritant des antennes de la firme Kralowetz.

Le gérant technique Karl Kralowetz est arrêté à Luxembourg par la police judiciaire luxembourgeoise, tandis que les dossiers, ordinateurs et autres pièces de l'entreprise sont saisis.

M. Karl Kralowetz est accusé d'infractions, notamment à la réglementation européenne en matière de transports. Il s'était avéré que les routiers, originaires des pays de l'Est occupés par les sociétés de transport de Kralowetz étaient payés au kilomètre et non à l'heure, comme le prévoient les directives communautaires.

L'affaire attire en particulier l'attention sur le système d'attribution d'autorisations de transport de marchandises par route, mais suscite également de nombreuses questions concernant le droit d'établissement des entreprises au Luxembourg ainsi que le droit du travail.

Tour à tour, les Ministres concernés par le dossier s'expriment en public sur „l'affaire Kralowetz“. Le **29 janvier 2002**, le Ministre des Transports Henri Grethen intervient à la Chambre des Députés lors d'une heure de questions au Gouvernement. M. Grethen révèle que la société Kralowetz avait déjà fait l'objet d'un contrôle de l'Inspection du Travail en 1997. Il s'agissait à l'époque de vérifier l'affiliation de ses chauffeurs à la sécurité sociale luxembourgeoise. Le Ministre des Transports estime qu'il n'y

avait pas lieu de refuser les licences à la société Kralowetz, qui réunissait les conditions d'honorabilité, de compétence professionnelle et de capacité financière requises par la loi.

Le **30 janvier 2002**, le groupe parlementaire „Déi Gréng“ demande dans une lettre la convocation urgente de la Commission de l'Economie, de l'Energie, des Postes et des Transports. Cette commission a consacré quatre réunions aux conséquences de l'affaire dite „Kralowetz“, les 1er, 7, 20 et 21 février 2002.

Le **31 janvier 2002**, le Ministère des Transports fournit des précisions concernant la société United Cargo Lux GmbH et détaille le système d'attribution des autorisations de transports. Le Ministère souligne qu'un chauffeur professionnel engagé par un transporteur établi au Luxembourg n'a pas besoin de permis de travail luxembourgeois du moment qu'il exerce son activité en dehors des frontières du Grand-Duché. Le même jour, le Ministère de la Famille, de la Solidarité Sociale et de la Jeunesse, annonce qu'il s'occupera, avec le concours des Ministères du Travail et de l'Emploi ainsi que des Transports et en collaboration étroite avec les O.N.G. impliquées dans l'assistance des chauffeurs, du retour de ces derniers vers leurs pays d'origine. Une indemnité de 1.000 euros est allouée pour chaque chauffeur concerné.

Le **1er février 2002**, le Premier Ministre Jean-Claude Juncker se prononce sur le dossier Kralowetz suite au Conseil de Gouvernement et annonce que rien dans ce dossier n'indique une faute des autorités luxembourgeoises en la matière. La situation juridique nébuleuse des chauffeurs-routiers serait un exemple-type du manque de cohérence de la politique sociale de l'Union européenne.

Le **12 février 2002**, lors d'une conférence de presse, le Ministre des Transports Henri Grethen souligne les problèmes de contrôle de l'application de la législation sociale en l'absence de l'obligation des chauffeurs d'avoir un permis de travail luxembourgeois du moment qu'ils exercent leur activité professionnelle exclusive en dehors du territoire du Grand-Duché.

Depuis son entrée en fonction en août 1999, le Ministre des Transports, Henri Grethen, a pris plusieurs initiatives importantes pour endiguer la présence de la partie virtuelle du secteur des transports opérant à partir de Luxembourg: moratoire en matière d'accords bilatéraux avec certains pays tiers, réorganisation du service en charge des autorisations avec suppression de la pratique des certificats de complaisance en faveur de certaines entreprises, transfert à la douane de l'ensemble des compétences de contrôle en la matière, initiatives avec plusieurs Etats membres de l'Union européenne pour se concerter en matière de contrôles, révision de la procédure de délivrance des licences communautaires et des autorisations de transport, nouvelle définition légale de l'établissement avec obligation d'une base opérationnelle effective au Luxembourg (projet actuellement examiné par la Chambre des Députés).

Le **14 février 2002**, le Ministre des Classes Moyennes, du Tourisme et du Logement signale que le retrait du droit d'établissement d'une société par le Ministre des Classes Moyennes ne peut intervenir que sur base d'un jugement de tribunal. Or, dans ce dossier, le Ministère des Classes Moyennes n'aurait pas disposé d'un tel jugement.

Le **15 février 2002**, dans un article publié au „Tageblatt“, le Ministre du Travail et de l'Emploi affirme que la politique du Gouvernement luxembourgeois ne visait pas à attirer des entreprises de transport au Luxembourg opérant uniquement à l'étranger grâce à des camions immatriculés au Grand-Duché et employant essentiellement des chauffeurs de l'Europe de l'Est à des salaires très bas.

Le **20 février 2002**, le Ministre des Transports est entendu, à sa propre demande, par la Commission des Transports de la Chambre des Députés.

Le **27 février 2002**, les Ministres Grethen, Boden et Biltgen organisent une conférence de presse conjointe au cours de laquelle ils s'expriment sur les suites à réserver à l'affaire Kralowetz. Les trois ministres font le point sur les mesures actuelles et futures dans leurs domaines respectifs afin d'endiguer la partie virtuelle du secteur des transports opérant à partir de Luxembourg.

Le Ministre des Transports, Henri Grethen, souligne les problèmes de contrôle de l'application de la législation sociale et du droit du travail en l'absence de l'obligation des chauffeurs d'avoir un permis de travail luxembourgeois à partir du moment où ils exercent leur activité professionnelle en dehors des frontières du Grand-Duché.

Le Ministre des Classes Moyennes, Fernand Boden, aborde le sujet du droit d'établissement stable qui devrait être réaffûté de façon plus détaillée afin d'éviter l'établissement d'entreprises boîtes aux lettres au Luxembourg qui ne visent qu'à profiter des avantages offerts par le site du Luxembourg, sans cependant exercer une activité économique réelle sur le territoire. Des nouveautés en matière de droit

d'établissement sont prévues notamment au niveau de la capacité financière requise (garantie bancaire) ainsi qu'au niveau de la capacité professionnelle et de l'honorabilité professionnelle.

Le Ministre du Travail et de l'Emploi, François Biltgen, envisage à moyen et à court terme diverses réformes dans son domaine de compétence, plus spécifiquement au niveau du permis de travail ou „permis spécial“ pour les chauffeurs venant de pays tiers, au niveau du contrôle du travail et au niveau des soi-disant „faux-indépendants“.

Il n'empêche que la Chambre des Députés souhaite faire toute la lumière en particulier sur le système de distribution et de retrait des licences de transport au Luxembourg depuis la fin des années 1980. A cet effet, elle approuve la constitution d'une Commission Spéciale „Transports Routiers Internationaux“ le 26 février 2002 dont la mission est „d'examiner les règles et la pratique du système d'attribution et de retrait d'autorisations et de licences de transport, et plus particulièrement les conditions d'obtention et les critères d'octroi de telles licences depuis la fin des années 80, et de faire rapport de ses conclusions à la Chambre des Députés dans les meilleurs délais“.

A noter à cet endroit que le procès contre M. Karl Kralowetz a abouti à un jugement du tribunal correctionnel de Luxembourg le 18 avril 2002 par lequel l'intéressé fut condamné à six mois de prison ferme et 9.900 euros d'amende pour des infractions liées à la rémunération au kilométrage et à la manipulation de tachygraphes. En revanche, M. Kralowetz est acquitté sur l'accusation de „faux et usage de faux“ ainsi que d'infraction relative au droit d'établissement.

### **b. Accès à la profession et accès aux marchés TRI**

Dans le cadre des questions formulées et des observations faites concernant le secteur des transports routiers internationaux au Luxembourg dans le contexte de l'affaire Kralowetz, il a paru opportun à la Commission spéciale de rassembler tous les documents permettant de donner un aperçu sur la législation des transports routiers communautaire et nationale actuellement en vigueur tout en soulignant les dispositions-clés des différents textes et en indiquant l'un ou l'autre nouvel élément réglementaire et législatif qui a été retenu ou qui est envisagé.

#### *b.1. Accès à la profession de transporteur routier international au Luxembourg*

La transposition de la directive 96/26/CE du Conseil du 29 avril 1996 *concernant l'accès à la profession de transporteur de marchandises par route ainsi que la reconnaissance mutuelle des diplômes, certificats et autres titres visant à favoriser l'exercice effectif de la liberté d'établissement de ces transporteurs dans le domaine des transports nationaux et internationaux*, s'est concrétisée dans la loi du 30 juillet 2002 concernant l'établissement de transporteur de voyageurs et de transporteur de marchandises par route. Les règlements d'application de cette loi sont entrés, eux, en vigueur le 1er novembre 2002. Cette loi consacre notamment l'extension du champ d'application de la loi, précise la notion d'„établissement stable“ et relève l'obligation de capacité financière.

Pendant la période passée sous revue par la Commission Spéciale „Transports Routiers Internationaux“ et la Commission d'Enquête „Transports Routiers Internationaux“, c.-à-d. la période de 1987 à 2000, le cadre du droit d'établissement pour un transporteur international au Luxembourg était défini par:

- la loi du 3 octobre 1991 *concernant l'établissement de transporteur de voyageurs et de transporteur de marchandises par route*, et
- les règlements grand-ducaux du 10 juin 1994 *portant exécution de l'article 10 (capacité financière), d'une part, et de l'article 9 (capacité professionnelle), d'autre part, de la loi du 3 octobre 1991*.

#### *– L'autorisation d'établissement*

La loi du 3 octobre 1991 dispose que tout transporteur qui effectue des transports de marchandises par route pour compte d'autrui au moyen de véhicules d'une masse maximale autorisée dépassant six tonnes doit être titulaire d'une autorisation d'établissement délivrée par le Ministère des Classes moyennes (article 1er).

La décision de délivrance de ladite autorisation est soumise à une instruction administrative préalable effectuée par une commission (article 5) qui vérifie notamment l'accomplissement des conditions de

l'honorabilité professionnelle (article 8), de la capacité financière (article 9) et de la capacité professionnelle (article 10).

La loi (article 15) précise, en outre, que les transporteurs communautaires non établis au Luxembourg sont admis à effectuer des transports nationaux (cabotage) dans les limites de la réglementation communautaire. Depuis le 1er juillet 1998 le cabotage n'est plus soumis à des restrictions quantitatives.

Les règlements grand-ducaux portant exécution des articles 9 et 10 de la loi précisent, d'une part, les modalités pour obtenir la capacité professionnelle de transporteur et, d'autre part, les modalités relatives à la preuve de la capacité financière (garantie bancaire).

La situation intenable de la prolifération de l'établissement de transporteurs internationaux sans réelle activité au Luxembourg a amené le Ministère des Classes moyennes et le Ministère des Transports à saisir l'occasion de la transposition de la directive 98/76/CE pour adapter la loi du 3 octobre 1991 sur le point essentiel de la définition de la notion d'établissement.

Contrairement à la définition actuelle – *établissement stable d'après la définition du droit fiscal en matière d'impôts directs* –, la définition proposée dans la loi du 30 juillet 2002 requiert „*un siège d'exploitation fixe au Grand-Duché de Luxembourg de la personne physique ou morale exerçant la profession de transporteur de voyageurs ou de marchandises par route et qui y est imposable au sens du droit fiscal et que ce siège d'exploitation fixe se traduit*

- *par l'existence d'une infrastructure opérationnelle,*
- *par l'exercice effectif et à caractère permanent de la direction des activités du transporteur,*
- *par le fait d'y conserver tous les documents relatifs à ces activités ainsi que*
- *par la présence continue d'une personne autorisée à engager le transporteur à l'égard des tiers“.*

Cette définition permettra un contrôle objectif a posteriori de cette condition essentielle commune tant pour l'accès à la profession que pour l'accès aux marchés des services de transports routiers internationaux.

En effet, les éléments constituant l'établissement seront précisés dans le cadre de la législation sur les transports routiers en voie d'élaboration et devant remplacer la loi du 12 juin 1965 sur les transports routiers.

Alors que le règlement communautaire CEE 881/92 du Conseil du 26 mars 1992 fait dans le cadre de la délivrance de la licence communautaire référence expresse à la condition pour un transporteur d'être établi conformément à la législation de l'Etat membre concerné, en l'occurrence le Luxembourg, la nouvelle définition d'établissement rend ainsi possible le retrait de la licence communautaire aux entreprises de transports „boîtes aux lettres“ dont la prolifération durant les dix dernières années a été critiquée tant par la Commission européenne que par divers Etats membres.

## b.2. Accès aux marchés des transports routiers internationaux

Malgré l'énoncé de son champ d'application (article 1er), la loi modifiée du 12 juin 1965 sur les transports routiers porte surtout sur le transport de personnes.

En effet, en ce qui concerne les transports internationaux de marchandises par route, c'est le règlement CEE 881/92 du Conseil du 26 mars 1992 concernant l'accès au marché des transports de marchandises par route dans la Communauté exécutés au départ ou à destination du territoire d'un Etat membre ou traversant le territoire d'un ou plusieurs Etats membres qui a introduit le régime d'autorisation pour opérer des transports internationaux de marchandises par route.

Le règlement grand-ducal du 15 mars 1993 portant exécution et sanction du règlement CEE 881/92 susvisé et le règlement ministériel du 4 février 1994 portant exécution de l'article 3 du règlement grand-ducal du 15 mars 1993 concernant les modalités de délivrance des licences et des copies de licences communautaires pour le transport de marchandises par route précisent notamment les modalités de délivrance de la licence communautaire.

La position commune CE 61/2002 arrêtée par le Conseil en vue de l'adoption d'un règlement du Parlement européen et du Conseil modifiant les règlements CEE 881/92 afin d'instaurer une attestation de conducteur constitue le moyen communautaire pour combattre l'emploi des chauffeurs de pays tiers dans des conditions irrégulières.



– *La licence communautaire*

L'accès au marché des transports internationaux de marchandises par route c.-à-d. la possibilité pour un transporteur d'effectuer des opérations de transports internationaux se trouve entièrement soumise au règlement 881/92.

Exception faite des transports au départ ou en provenance d'un pays tiers (article premier, points 2 et 3) et les catégories de transports libérées de tout régime de licence et d'autorisation (article 13), ledit règlement stipule que tous les déplacements d'un véhicule – chargé ou à vide – en provenance de, à destination de ou en transit par un Etat membre (article 2) ne peuvent se faire que moyennant la licence communautaire (article 3).

Le règlement communautaire stipulant la délivrance de la licence à tout transporteur qui remplit les conditions d'accès à la profession et d'établissement (article 5 point 1) et la délivrance du nombre de copies certifiées conformes de la licence correspondant au nombre de véhicules dont le transporteur a la disposition exclusive (article 5 point 2), précise les modalités de la délivrance, du renouvellement et du retrait (articles 5, 6, 7 et 8).

Exception faite du cas où un transporteur a commis des infractions graves ou des infractions mineures et répétées aux réglementations relatives au transport (article 8 point 3), le retrait de la licence n'est possible (article 8 point 2) que si le titulaire de la licence ne répond plus aux conditions d'octroi de l'autorisation d'établissement (accès à la profession) ou lorsque le transporteur a fait des fausses déclarations ou fait usage de faux en vue de la délivrance de la licence communautaire.

Tandis que le règlement grand-ducal du 15 mars 1993 précise des dispositions d'exécution dudit règlement communautaire (articles 1er, 2, 3 et 4) et de sanction administrative (articles 5 et 7) et pénale (article 6) dans le cadre de la licence communautaire, le règlement ministériel du 4 février 1994 retient surtout (article 3) que la demande de la licence et des copies certifiées conformes est à faire moyennant un formulaire prédéfini et que le nombre de copies certifiées conformes ne peut être supérieur au nombre de véhicules correspondant à la garantie bancaire (accès à la profession).

– *Emploi de chauffeurs ressortissants de pays tiers*

Le problème du contrôle de l'emploi légal de chauffeurs ressortissants de pays tiers par des entreprises de transports établies dans un Etat membre de l'Union européenne a amené le Conseil et le Parlement européens de retenir la solution de l'attestation de conducteur se trouvant consacré actuellement dans la position commune CE 61/2002.

Le futur règlement communautaire retient que l'attestation de conducteur, en tant que document de transport, couvre obligatoirement, ensemble avec la copie certifiée conforme de la licence communautaire, toutes les opérations de transports internationaux (article premier, point 2 a) et se trouve délivrée uniquement au transporteur qui préalablement a été autorisé conformément aux dispositions légales de son Etat d'établissement, en l'occurrence le Luxembourg, d'avoir recours à des chauffeurs ressortissants de pays tiers (article premier, point 2 b).

Tout en stipulant les modalités et les conditions de délivrance (article premier, point 5) ainsi que de refus de renouvellement et de retrait de ladite attestation (article premier, point 7), le règlement précisera que l'attestation de conducteur certifie que le conducteur ressortissant d'un pays tiers se trouvant à bord d'un véhicule effectuant un transport international de marchandises par route est employé conformément aux dispositions législatives, réglementaires ou administratives et à la convention collective en vigueur dans l'Etat membre où le transporteur est établi en l'occurrence à la législation en vigueur au Grand-Duché (article premier, point 3).

La possibilité de contrôle suite à l'obligation pour le chauffeur de présenter à toute réquisition des agents chargés du contrôle dans les différents Etats membres ladite attestation rendra impossible le recours illégal à des chauffeurs ressortissants de pays tiers voire engagés dans des conditions précaires et sous-payés.

Les dispositions d'exécution dudit règlement communautaire sont en voie d'élaboration.

b.3. *Réglementation sociale*

Le règlement CEE 3820/85 du Conseil du 20 décembre 1985 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route retient les dispositions concernant les temps de conduite et de repos. Tandis qu'un règlement grand-ducal du 22 janvier 1987 fixe les

sanctions des infractions aux dispositions dudit règlement communautaire, un règlement du Gouvernement en Conseil du 29 janvier 1993 précise l'application des règlements communautaires 3820/85 et 3821/85.

C'est notamment dans ce cadre que se trouve consacré l'arrangement administratif entre les Ministères des Transports de la Belgique, des Pays-Bas, de la France et du Luxembourg concernant la coopération entre les services de contrôle des transports routiers et instituant un organisme chargé de sa mise en œuvre (Euro Contrôle Route).

Le règlement CEE 3821/85 du Conseil du 20 décembre 1985 concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route constitue, exception faite du chapitre IV, surtout un règlement technique qui se trouve précisé par le règlement grand-ducal du 29 janvier 1987 portant exécution et fixant les sanctions des infractions aux dispositions du règlement 3821/85.

Le règlement communautaire 3820/85 ne couvre cependant pas les aspects de la durée du travail dans le transport routier autres que le temps de conduite. Ceux-ci se trouvent actuellement consacrés par un projet commun de directive du Parlement et du Conseil relative à l'aménagement du temps de travail des personnes exécutant des activités mobiles de transport routier et devraient être transposés dans les législations nationales par des dispositions législatives et réglementaires sinon par un accord entre les partenaires sociaux donc par voie de convention collective pour les transports professionnels de marchandises par route.

Il convient de signaler, en outre, que la Commission européenne vient de présenter une proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports routiers devant remplacer le règlement 3820/85.

#### *– Temps de conduite et de repos*

A côté de la limitation de la durée totale de conduite entre notamment deux repos journaliers à neuf heures (article 6), les dispositions du règlement 3820/85 qu'on peut encore souligner sont celles portant sur les interruptions et les temps de repos journalier (section V) – après quatre heures et demie de conduite une interruption d'au moins 45 minutes et dans chaque période de 24 heures 11 heures consécutives de repos (articles 7 et 8) – et sur les contrôles (section VIII) – l'entreprise organise le travail des conducteurs de telle manière qu'ils puissent se conformer aux dispositions réglementaires et l'entreprise prend toutes les mesures nécessaires pour éviter que des infractions constatées se reproduisent – (article 15).

Ce règlement communautaire stipule précisément l'interdiction de rémunérer les conducteurs en fonction des distances parcourues (article 10).

La sanction pour les infractions en la matière se trouve fixée par le règlement grand-ducal du 22 janvier 1987.

Le règlement 3820/85 a fait l'objet de nombreuses critiques quant à son application différente et son interprétation divergente dans les Etats membres. La Commission européenne vient à cet égard faire une proposition de règlement devant le remplacer et garantir une application uniforme effective.

#### *– Appareil de contrôle – tachygraphe*

Le règlement communautaire 3821/85 est plutôt un règlement technique précisant à côté de son champ d'application (articles 1, 2 et 3), les principes d'homologation et d'installation (chapitres II et III) de l'appareil de contrôle. A noter que ledit règlement est actuellement en cours de modification afin de remplacer le tachygraphe manuel par un tachygraphe électronique.

Ledit règlement incorpore cependant aussi des dispositions relatives à l'utilisation de l'appareil de contrôle donc du tachygraphe qui précisent les obligations tant de l'employeur que du chauffeur en la matière.

Tandis que le conducteur est responsable du bon emploi du tachygraphe et des feuilles d'enregistrement (article 15), l'employeur a surtout une obligation de conserver celles-ci adéquatement et en bon ordre (article 14).

#### *– Temps de travail*

Le projet commun de directive relative à l'aménagement du temps de travail des personnes exécutant des activités mobiles de transport routier constitue un pas d'harmonisation sociale complémentaire à la

réglementation sur le temps de conduite et de repos par le fait de retenir des prescriptions minimales spécifiques en matière d'aménagement du temps de travail visant à améliorer la protection de la sécurité et de la santé des personnes exécutant des activités mobiles de transport routier ainsi que la sécurité routière et de rapprocher davantage les conditions de concurrence (article 1er).

Son champ d'application correspondant à celui du règlement 3820/85 (article 2), la future directive a surtout le mérite de définir et d'harmoniser les notions de:

- temps de travail (article 3 a) qui comprend expressément outre la conduite également les activités du chauffeur telles que le chargement et le déchargement, l'entretien technique et tous les autres travaux visant à assurer la sécurité du véhicule, du chargement ou à remplir les obligations légales ou réglementaires directement liées au transport, y compris le contrôle des opérations de chargement et déchargement et les formalités administratives.
- temps de disponibilité (article 3 b) qui est retenu comme les périodes autres que celles relatives aux temps de pause et aux temps de repos durant lesquelles le travailleur mobile n'est pas tenu de rester à son poste de travail, mais doit être disponible pour répondre à des appels éventuels lui demandant d'entreprendre ou de reprendre la conduite ou de faire d'autres travaux.
- poste de travail (article 3 c) précisant qu'il s'agit tant du véhicule que du lieu où se situe l'établissement principal voire un établissement secondaire ainsi que de tout autre endroit où sont effectuées des activités liées à l'exécution du transport.

Rappelant que le règlement 3820/85 ne considère que certains aspects sociaux alors qu'il ne s'occupe pas de l'emploi du temps du chauffeur autre que la conduite au sens strict, le présent texte limite la durée hebdomadaire moyenne du travail à quarante-huit heures (article 4), tout en introduisant une marge de flexibilité pourtant nécessaire au secteur.

En effet, abstraction faite de l'exception circonstanciée (article 5), la durée maximale hebdomadaire du travail peut être portée à soixante heures, pour autant qu'une moyenne de quarante-huit heures par semaine sur quatre mois ne soit pas dépassée.

A cet égard, il incombe encore de souligner qu'outre la limitation du temps de travail moyenne hebdomadaire, la future directive restreint le temps de travail journalier lorsque du travail de nuit est effectué à dix heures pour chaque période de vingt-quatre heures (article 7).

#### – *Euro Contrôle Route*

La coopération entre les services de contrôle des transports routiers sous la dénomination „Euro Contrôle Route“, formalisée par un arrangement administratif en date du 5 octobre 1999, se concrétise de sorte qu'entre-temps les quatre Etats signataires (Luxembourg, Pays-Bas, Belgique et France) ont été rejoints par l'Allemagne et l'Irlande.

La volonté politique à la source de cette coopération est clairement l'amélioration de la sécurité routière, la préservation d'une situation sociale adéquate des conducteurs et la garantie d'une situation de concurrence saine dans le secteur des transports routiers.

C'est surtout le volet social, donc la réglementation relative au temps de conduite et de repos, qui a incité les organes à une coopération renforcée et à des contrôles coordonnés et conjoints et à commencer à mettre en place un échange systématique de données concernant les infractions constatées dans l'un des pays et commises par les transporteurs routiers établis dans l'un des autres pays.

Ce sont notamment les travaux de l'Euro Contrôle Route qui se trouvent à la base de la proposition de règlement de la Commission européenne relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports routiers visant à clarifier, à simplifier et à améliorer le règlement communautaire 3820/85.

#### b.4. *CEMT/Écopoints*

Les observations suivantes se basent sur des informations contenues dans les documents mentionnés ci-après.

Pour le système des écopoints, sur le règlement CE 3298/94 arrêtant les modalités des procédures relatives au système des droits de transit (écopoints) pour les camions de marchandises en transit à travers l'Autriche modifié par les règlements CE 1524/96 et CE 609/2000, et

Pour le régime de l'autorisation multilatérale CEMT sur l'extrait principal de la résolution CEMT/CM(2001)9/FINAL du Conseil des Ministres sur le manuel à l'usage des fonctionnaires et des transporteurs utilisant le contingent multilatéral CEMT.

– *Les autorisations multilatérales CEMT*

La Conférence Européenne de Ministres des Transports (CEMT) est une organisation intergouvernementale créée en 1953. La CEMT constitue un forum de coopération politique pour les Ministres chargés des transports, et plus précisément des transports terrestres. Elle leur offre notamment la possibilité de tenir un débat ouvert sur les problèmes d'actualité et de définir les orientations communes en vue d'une meilleure utilisation et d'un développement rationnel des systèmes de transport européen d'importance internationale. Elle est composée actuellement de 43 Etats membres à part entière, de 6 pays associés et d'un pays observateur. Les autorisations CEMT sont des autorisations multilatérales pour le transport international de marchandises par route.

Les transporteurs, établis dans un pays membre de la CEMT, peuvent sur base de ce contingent d'autorisations effectuer des transports entre les pays membres de la CEMT ainsi qu'en transit par le territoire de ces pays membres. Contrairement à la licence communautaire, le cabotage (chargement et déchargement dans le même pays) n'est pas permis avec une autorisation CEMT.

Pour 2002, le Luxembourg disposait de 536 autorisations annuelles, dont seulement 64 sont valables pour l'Autriche, et de 480 autorisations mensuelles.

La décision de l'Autriche de n'accepter la validité que d'un nombre restreint d'autorisations CEMT tout en s'accordant à dispenser les transports effectués sous leur couverture des écopoints fait que ces autorisations sont très convoitées par les transporteurs partout en Europe. En effet, il est évident que la demande est largement supérieure à la disponibilité.

Le contingent attribué à chaque pays membre varie en fonction de la catégorie de véhicules (normes techniques environnementales et de sécurité) employés par les transporteurs. Ainsi existe-t-il des autorisations valables pour des camions „verts“, „plus verts et sûrs“ ou „Euro3 sûrs“ (catégorie nouvelle). Pour 2002, le Luxembourg a opté pour les autorisations „plus verts et sûrs“ et se propose pour 2003 de retenir un contingent en autorisations „Euro3 sûrs“.

L'autorisation CEMT ne peut être utilisée que par un seul véhicule à la fois. Elle doit se trouver à bord du véhicule pendant tout le trajet et doit être accompagnée d'un carnet de route dans lequel le transporteur doit inscrire tous les trajets qu'il effectue au moyen de l'autorisation CEMT. Les feuilles de ce carnet, une fois remplies, doivent être retournées après un mois au Ministère des Transports afin de permettre un contrôle de l'utilisation de l'autorisation.

L'autorisation CEMT doit être accompagnée, en outre, du certificat pour camion „vert“, „plus vert et sûr“ ou „Euro3 sûr“ qui est établi par la SNCT. Les normes de sécurité minimales doivent être respectées aussi par les remorques. C'est pourquoi, lors de la mise en circulation et des contrôles techniques obligatoires, une attestation spécifique devra être remplie également pour les remorques.

Ces certificats (2 pour le camion et 2 pour la remorque) sont établis par le constructeur/l'importateur agréé respectivement par la Société Nationale de Contrôle Technique (SNCT).

En dernier lieu, il incombe d'observer que l'autorisation CEMT en raison de son contingentement ne constitue pas de droit pour le transporteur contrairement à la licence communautaire qui ne connaît pas de restriction quantitative pour les copies conformes dès que les critères de qualité de la licence en soi sont remplis.

– *Le système des écopoints*

Le transport de marchandises par route en transit par l'Autriche au moyen de véhicules d'un poids maximum autorisé de plus de 7,5 tonnes est régi par un régime contingenté d'écopoints.

Le but du régime d'écopoints est de limiter de 60 pour cent, entre 1992 et la fin de 2003, les émissions totales d'émissions polluantes (NOx) suite à une réduction progressive annuelle du nombre d'écopoints attribués aux transporteurs des Etats membres.

Chaque véhicule (camion ou ensemble de véhicules couplés) a donc besoin, pour traverser l'Autriche, d'un certain nombre d'écopoints représentant son niveau d'émission.

Depuis 1997 il existe deux systèmes différents, à savoir l'écocarte électronique dénommée „écoplaquette“ et les écopoints sous forme de timbres.

Le système de l'*écoplaquette* fonctionne au moyen d'un dispositif électronique installé sur la face interne du pare-brise du véhicule et fixé à demeure. L'*écoplaquette* doit permettre la détermination des véhicules qui n'effectuent pas de transit ou qui ne sont pas redevables d'écopoints, leur nationalité et la saisie des données concernant le degré de pollution du tracteur. Ce système donne cependant lieu à de nombreuses critiques alors qu'un certain nombre de voyages sont incorrectement enregistrés lors du passage aux frontières de l'Autriche.

Le système des *écopoints* et de l'*écocarte* consiste à coller le nombre d'écopoints correspondant au niveau de pollution du véhicule sur l'*écocarte*. L'*écocarte* peut être achetée aux frontières de l'Autriche. Les *écopoints* sont délivrés par le Ministère des Transports, dans la limite des disponibilités.

En pratique, le transporteur colle sur l'*écocarte* le nombre d'écopoints correspondant aux données du document COP (document technique émis par la société nationale de contrôle technique) – retenant le niveau de pollution du véhicule – et annule les *écopoints* lors du passage de la frontière autrichienne, en validant l'*écocarte* par le fait de l'introduire dans un appareil composteur.

Le Luxembourg avait opté pour la continuation du système *écocarte* et *écopoints* timbres.

Les *écopoints* sont valables du 1er janvier de l'année pour laquelle ils sont attribués au 31 janvier de l'année suivante.

Normalement, le système des *écopoints* prendrait fin le 31 décembre 2003. Or, comme il est peu probable que les nouvelles propositions législatives relatives à la tarification de l'usage des infrastructures seront approuvées au niveau communautaire avant cette date, la commission vient de proposer de proroger le système des *écopoints* pour une année, renouvelable.

A cet égard, il y a lieu de souligner que les transports de transit effectués au moyen d'autorisations CEMT valables pour l'Autriche ne sont pas affectés par le système d'*écopoints*. Donc, les transporteurs disposant d'une telle autorisation multilatérale peuvent effectuer des transports de transit en nombre illimité durant une année déterminée.

## **2. La Commission spéciale „Transports Routiers Internationaux“**

### **a. Constitution**

La Commission spéciale „Transports Routiers Internationaux“ est instituée le 26 février 2002, conformément aux articles 17 et suivants du Règlement de la Chambre des Députés. Sa mission a été définie dans la résolution déposée par M. Lucien Weiler et portant les signatures de MM. Jean-Paul Rippinger, François Bausch, Lucien Weiler, Lucien Clement et Jeannot Krecké.

Cette résolution définit la mission de la Commission spéciale: „*d'examiner les règles et la pratique du système d'attribution et de retrait d'autorisations et de licences de transport, et plus particulièrement les conditions d'obtention et les critères d'octroi de telles licences depuis la fin des années 80, et de faire rapport de ses conclusions à la Chambre des Députés dans les meilleurs délais.*“ La résolution fut adoptée par 52 voix et 7 abstentions.

La résolution déposée par M. Robert Mehlen, sollicitant l'institution d'une Commission d'enquête parlementaire fut rejetée avec 50 voix et 1 abstention contre 7 voix pour.

### **b. Démarche**

La Commission spéciale „Transports Routiers Internationaux“ s'est réunie à 10 reprises, à savoir, le 28 février 2002, les 7 et 13 mars 2002, les 8, 18, 22 et 26 avril 2002, les 2 et 13 mai 2002 ainsi que le 3 juin 2002. A noter qu'avant la constitution de la Commission spéciale „Transports Routiers Internationaux“, et suite à la demande de convocation urgente, exprimée dans la lettre du Groupe parlementaire „Déi Gréng“ du 30 janvier 2002, la Commission de l'Economie, de l'Energie, des Postes et des Transports, avait à son tour déjà consacré quatre réunions aux conséquences de l'affaire dite „Kralowetz“ les 1er, 7, 20 et 21 février 2002.

Lors de sa première réunion, la Commission spéciale „Transports routiers internationaux“ a désigné M. Lucien Weiler comme président, M. Jean-Paul Rippinger comme 1er vice-président, M. François Bausch comme 2e vice-président et M. Gusty Graas comme rapporteur.

Il a été décidé de procéder à l'assemblage de tous les documents nécessaires pour accomplir la mission de la Commission spéciale et l'examen de la législation et de la réglementation sur l'attribution

des licences communautaires et autorisations CEMT. Dans une deuxième phase, des fonctionnaires et anciens fonctionnaires du Ministère des Transports ont été entendus pour examiner quels étaient les critères d'octroi des licences communautaires et autorisations CEMT dans la période de 1987 à 2000.

Enfin, des transporteurs luxembourgeois et les représentants du Groupement Transports de la Confédération du Commerce de Luxembourg ont été entendus pour élucider la pratique de l'attribution des licences et autorisations dans le domaine du transport international de marchandises par route.

### **c. Travaux effectués**

La Commission spéciale s'est basée sur l'analyse des textes législatifs et réglementaires en matière de transports internationaux et plus spécialement les règlements sur l'attribution des autorisations CEMT et écopoints ainsi que sur les dossiers du Ministère des Transports concernant l'évolution des demandes d'autorisations et des décisions d'allocation ou de refus correspondantes depuis la fin des années 80, ainsi que d'autres documents susceptibles de contribuer à l'accomplissement de la mission de la Commission spéciale.

La Commission spéciale a pris note du fait que la résolution du Conseil Européen sur le manuel à l'usage des fonctionnaires et des transporteurs utilisant le contingent multilatéral CEMT dispose que: „*les autorisations CEMT sont délivrées, conformément aux critères nationaux, à des entreprises de transport dûment habilitées par l'autorité compétente du pays d'établissement à exercer une activité de transport de marchandises par route.*“ L'examen de la législation nationale n'a pas révélé des critères nationaux en ce domaine.

Pour déceler selon quel système les autorisations ont été délivrées, la Commission a entendu des collaborateurs et anciens collaborateurs du Ministère des Transports. Il ressort de ces auditions que la décision sur l'octroi des licences communautaires et autorisations CEMT appartenait à un seul haut fonctionnaire du Ministère des Transports.

La Commission a également entendu des transporteurs luxembourgeois, une ancienne employée d'une société gérée par M. Karl Kralowetz et les représentants du Groupement Transports de la Confédération du Commerce de Luxembourg. Par ailleurs, l'ancien gérant de la société Transdanubia a transmis un courrier à la Chambre des Députés portant sur les investigations de la part de l'Administration des Douanes et Accises auprès de l'entreprise Transdanubia.

Ces auditions n'ont pas non plus permis de dégager selon quels critères précis l'octroi des licences communautaires et autorisations CEMT s'est réalisé.

### **d. Conclusions**

Lors de sa réunion du 13 mai 2002, la Commission spéciale a procédé à un débat sur les conclusions de ses travaux et les suites que les membres de la Commission spéciale souhaitaient y donner.

Au vu de l'étude de documents et de l'audition de témoins effectuée, la Commission estima qu'il y avait „*des indices suffisants laissant présumer des dysfonctionnements au sein du Ministère des Transports*“.

\*

## **II. LA COMMISSION D'ENQUETE „TRANSPORTS ROUTIERS INTERNATIONAUX“**

### **1. Instauration de la Commission d'enquête „Transports Routiers Internationaux“**

La Commission spéciale „Transports Routiers Internationaux“ s'est vue confrontée dans ses travaux à des obstacles procéduraires ne permettant pas de continuer normalement ses travaux et surtout d'accomplir sa mission, celle d'examiner les règles et la pratique du système d'attribution et de retrait d'autorisations et de licences de transport, et plus particulièrement les conditions d'obtention et les critères d'octroi de telles licences depuis la fin des années 80 et de faire rapport de ses conclusions à la Chambre des Députés dans les meilleurs délais.

Par décisions du Procureur Général d'Etat, communiquées à la Commission spéciale les 29 mars et 7 mai 2002, la Commission spéciale s'est vu refuser la communication d'une copie des dossiers apparte-

nant au Ministère des Transports et se trouvant entre les mains des autorités judiciaires dans le cadre de l'instruction concernant M. Jean Morby, ancien haut fonctionnaire du Ministère des Transports. M. Jean Morby était impliqué en ce moment dans une affaire juridique suivant arrêt de la Chambre de Conseil du 21 février 2002 et a fait savoir par son avocat le 17 mai 2002 qu'il ne témoignerait pas devant la Commission.

D'autres témoins ont refusé de se présenter devant la Commission afin de commenter leurs déclarations faites en public ou par communication écrite à la Chambre des Députés. Tel est le cas de l'ancien gérant de l'entreprise de transports Transdanubia, M. Helmut Sperl.

Par une résolution du 16 mai 2002, signée par tous les membres de la Commission spéciale „Transports Routiers Internationaux“, la Chambre des Députés décide d'instituer une Commission d'enquête conformément aux dispositions des articles 167 et suivants du Règlement de la Chambre des Députés. La Commission d'enquête „Transports Routiers Internationaux“ a pour mission d'examiner et d'analyser les pratiques en rapport avec les irrégularités constatées dans le domaine du transport routier international.

Après avoir clôturé ses travaux, la Commission spéciale „Transports Routiers Internationaux“ est dissoute par le vote d'une résolution en la séance publique du 4 juin 2002. La Chambre des Députés décide de transférer tous les documents et tout matériel informatique, y compris les deux disques durs retrouvés dans les ordinateurs utilisés par M. Jean Morby, au Ministère des Transports à la Commission d'enquête instaurée le 16 mai 2002.

## 2. Aspects juridiques de la Commission d'enquête parlementaire

### a. *Légitimité constitutionnelle et réglementation législative*

L'instauration d'une Commission d'enquête parlementaire est un acte exceptionnel sur le plan parlementaire et intervient dans une situation grave. Depuis 1881, 16 enquêtes parlementaires ont eu lieu (l'enquête parlementaire dont il est question dans ce rapport comprise).

L'exercice du droit d'enquête par la Chambre des Députés est prévu par l'article 64 de la Constitution du Grand-Duché de Luxembourg: „*La Chambre a le droit d'enquête. La loi règle l'exercice de ce droit.*“ Il s'inscrit donc dans la mission de la Chambre des Députés, premier pouvoir de l'Etat, qui non seulement élabore et approuve les lois, mais encore contrôle l'exécutif, c'est-à-dire le Gouvernement.

La loi sur les enquêtes parlementaires du 18 avril 1911<sup>1</sup>, inspirée de la loi belge du 3 mai 1880 sur les enquêtes parlementaires, règle l'exercice de ce droit par la Chambre des Députés. L'article 4, alinéa 1er de cette loi stipule que „*les pouvoirs attribués à la Chambre ou à la commission d'enquête ainsi qu'à leur président sont ceux d'un juge d'instruction en matière criminelle*“.

Or, elle ne précise pas quelle est l'étendue des pouvoirs de la Commission d'enquête parlementaire lorsqu'une enquête judiciaire contre un des témoins appelé à se présenter devant la commission d'enquête est en cours. Partant, la question de la séparation des pouvoirs se pose.

A noter que cette question se trouvait déjà au centre de la Commission d'enquête parlementaire sur l'affaire dite „de proxénétisme, de corruption de fonctionnaires et de trafic d'armes et de stupéfiants“ (appelée „l'affaire du siècle“) du début des années 1980<sup>2</sup>.

A l'époque, la Chambre des Députés avait demandé l'avis de Me Alex Bonn, spécialiste de droit constitutionnel, qui avait notamment analysé les questions suivantes: „*Une Commission d'enquête parlementaire peut-elle obliger un inculpé dans une affaire pénale à déposer devant elle sous la foi du serment sur des faits en rapport de près ou de loin avec cette inculpation? Quels sont en général les pouvoirs d'une commission d'enquête parlementaire à l'égard des personnes contre lesquelles une instruction judiciaire est ouverte?*“

L'expert avait donné les réponses suivantes: „*Une Commission d'enquête parlementaire ne peut pas obliger un inculpé dans une affaire pénale à déposer devant elle sous la foi du serment sur des faits en rapport de près ou de loin avec cette inculpation.*“ Par ailleurs, d'après Me Bonn, „*Les pouvoirs d'une*

1 Mémorial 1911, 458

2 Document No 2606 de la Chambre des Députés, Session ordinaire 1981-1982, Annexe B

Commission d'enquête parlementaire à l'égard des personnes contre lesquelles une instruction judiciaire connexe est ouverte sont pratiquement inexistantes".

Sur fond de ces questions juridiques, la Commission d'enquête „Transports Routiers Internationaux“ a énoncé dès sa première réunion du 7 juin 2002 son souci majeur de prendre toutes les précautions nécessaires afin d'éviter une quelconque interférence de son action avec l'affaire pénale Morby en cours d'instance. Effectivement, toute interférence dans une affaire pénale en cours pourrait hypothéquer ou même faire échouer cette dernière ou du moins donner à l'inculpé des moyens supplémentaires de défense. La Commission d'enquête elle-même risquerait de perdre toute crédibilité.

Partant, la Commission d'enquête, dans sa majorité, décide le 7 juin 2002 (avec toutes les voix, moins trois abstentions: MM. François Bausch, Jeannot Krecké et Marc Zanussi) qu'avant de poser un acte quelconque risquant d'interférer dans la procédure pénale en cours, de solliciter un avis sur les questions à élucider de la part de deux jurisconsultes étrangers. Par la suite, Roger Lallemand, Ministre d'Etat et Avocat au Barreau de Bruxelles et Francis Delpérée, Professeur à l'Université de Louvain et Assesseur au Conseil d'Etat, ont été chargés par la Chambre des Députés des missions suivantes:

1. examiner dans quelle mesure, la Commission d'enquête, sur base des principes constitutionnels et des règles régissant le droit d'enquête parlementaire et l'instruction criminelle, peut citer et entendre M. Jean Morby, sous la foi du serment ou non, en tant que témoin sur des faits qui ne sont pas en relation avec l'affaire pénale dans laquelle il est inculpé, c'est-à-dire principalement sur ses fonctions et compétences au Ministère des Transports.
2. examiner quel est le droit de la Commission d'enquête de se faire communiquer le dossier saisi au Ministère des Transports dans le cadre de l'instruction pénale menée à l'encontre de M. Jean Morby et dans quelle mesure cette communication pourrait influencer ce procès pénal.
3. examiner dans quelle mesure la Commission d'enquête peut entendre des agents de la police judiciaire, de la Douane et d'autres corps constitués ayant concouru à l'enquête et à la procédure dans une affaire pénale en cours, dans une instruction close ou dans une affaire pénale close et dans quelle mesure ces agents peuvent ou doivent opposer à la Commission d'enquête le secret de l'instruction respectivement le secret professionnel. En d'autres termes, il s'agira de voir dans quelle mesure l'audition par la Commission d'enquête de ces agents pourrait être invoquée comme violation du secret de l'instruction ou du secret professionnel.

#### **b. Avis des spécialistes Lallemand et Delpérée**

Sollicités par la Chambre des Députés le 28 juin 2002, les spécialistes Lallemand et Delpérée ont rendu les résultats de leur consultation le 5 septembre 2002. Après avoir rappelé les faits et les principes de l'enquête parlementaire, les experts constatent ce qui suit, en réponse aux questions formulées par la Commission d'enquête:

1. „*Il va sans dire qu'une personne inculpée et citée à comparaître devant un tribunal correctionnel ne peut pas être citée comme témoin devant une commission d'enquête pour s'expliquer de faits qui sont ceux dont elle a à répondre devant le juge répressif.*“ Cependant, „*la commission d'enquête parlementaire peut inviter cette personne à comparaître comme témoin et lui demander de s'expliquer sur des faits, des pratiques ou des procédures qui ne font pas l'objet de son inculpation.*“

Les experts font remarquer que dans la mesure où un procès pénal devrait s'ouvrir dans un temps rapproché, l'on peut estimer, selon les cas, que la commission devrait dans bien des cas attendre la fin du procès pénal: „*Celui-ci pourrait contribuer à révéler des faits qui ne sont pas encore connus. Il peut dégager des responsabilités qui n'apparaissent pas clairement et établir, le cas échéant, avec l'autorité de la chose jugée, le caractère infractionnel de certains agissements. Dûment informée, la commission d'enquête pourrait ensuite remplir utilement sa mission dans ses aspects plus politiques. Cette considération n'entend pas récuser principiellement l'intervention simultanée des juridictions et des commissions parlementaires. Elle formule un devoir de prudence et de précaution.*“

„*Par ailleurs*“, notent les experts, „*de manière générale, toute personne invitée à comparaître devant la commission d'enquête bénéficiera du droit d'invoquer le secret professionnel. Mais ce secret ne peut être invoqué abusivement. D'autre part, comme cela a été rappelé ci-avant, et conformément aux traités internationaux, personne ne peut être contraint de témoigner contre soi ou de s'avouer coupable.*“



2. Les spécialistes constatent qu'„à défaut de disposition législative expresse, une commission d'enquête parlementaire n'a pas le droit d'obtenir connaissance et copie des pièces d'un dossier qui est traité par les autorités judiciaires, tant pour les faits qui font l'objet de l'inculpation et du renvoi en Justice que pour les autres éléments du dossier“.

En se référant à une étude du procureur général Velu<sup>3</sup>, les spécialistes précisent qu'une demande en ce sens peut toutefois être adressée aux autorités judiciaires, „mais celles-ci doivent apprécier si une telle transmission n'est pas de nature à compromettre le secret de l'instruction, le déroulement du procès pénal ou les droits et intérêts des personnes citées dans de tels dossiers“. Dans l'étude mentionnée, l'auteur n'exclut pas qu'une réunion de concertation se tienne entre les autorités judiciaires, les autorités parlementaires et éventuellement le Ministre de la Justice. De l'avis des experts, le recours à de telles pratiques doit être préconisé.

„Par ailleurs, et pour garantir l'efficacité des recherches parlementaires, une réforme législative pourrait donner à l'assemblée parlementaire le pouvoir, dans certaines enquêtes, d'imposer le secret à ceux qui participent à ces commissions et d'en sanctionner la violation selon les règles définies en cas de non-respect du secret professionnel. En particulier, – et par exemple –, lors de l'audition des témoins et d'experts à huis clos et qui, dépositaires de secrets professionnels, acceptent de les révéler à la commission; ou lorsque des témoins font des dépositions sur des faits confidentiels dont la commission d'enquête a eu connaissance au travers de dossiers judiciaires qui lui auraient été communiqués.“

3. La question de l'audition d'agents de la police judiciaire, de l'administration des douanes ou d'autres corps constitués doit être examinée à la lumière des réponses données plus haut.

### c. Conclusions et suites

Les experts Lallemand et Delpérée concluent que:

- en principe, la Chambre des Députés peut entendre sous serment une personne inculpée sur un ensemble de faits qui ne font pas partie du dossier qui justifie l'inculpation en relation avec l'affaire pénale qui la concerne, par ailleurs.
- la Chambre des Députés doit tenir compte des difficultés pratiques que l'audition d'une personne inculpée risque de susciter à raison de l'implication de la personne concernée dans des dossiers judiciaires et alors même que l'objet de l'enquête parlementaire pourrait recouvrir, au moins partiellement, celui de l'instruction pénale.
- la commission d'enquête ne saurait exiger des autorités judiciaires qu'elles lui donnent accès à un dossier pénal en cours, mais elle peut en solliciter la consultation. Des conditions de discrétion ou de confidentialité pourraient être imposées aux membres de la commission d'enquête et à tous ceux qui participent à ses travaux.
- de manière plus générale et comme le soulignait déjà Me Alex Bonn en 1982, la loi du 18 avril 1911 mériterait d'être complétée pour rencontrer un ensemble d'hypothèses qu'elle n'avait pas envisagées à l'époque où elle a été conçue.

La Commission d'enquête parlementaire „Transports Routiers Internationaux“ a procédé à un échange de vues sur l'avis juridique des experts consultés et sur la suite des travaux de la Commission d'enquête dans sa réunion du 1er octobre 2002.

Elle y décide en substance de ne pas procéder à une réunion de concertation avec les autorités judiciaires et que les enquêteurs de l'administration des douanes seront entendus en temps utile, à condition qu'aucun d'eux ne soit cité devant le tribunal pénal.

Pour la suite des travaux, la Commission retient qu'elle s'efforcera de trouver des dates pour entendre les témoins pouvant la faire avancer dans son enquête tout en n'interférant d'aucune façon dans le procès pénal. D'une façon générale, la Commission s'est décidée à agencer les dates de ses réunions futures de façon à éviter absolument tout acte préjudiciable au procès pénal, qui débuta le 18 novembre 2002.

<sup>3</sup> J. VELU, „Considérations sur les rapports entre les commissions d'enquête parlementaire et le pouvoir judiciaire“, J.T., 1993, p. 589

Le 10 mars 2003, le jugement dans l'affaire MP c./Jean Morby fut prononcé. C'est à ce moment que la Commission d'enquête – constatant que dès lors le risque d'interférence avec le judiciaire n'était plus aussi important – décide de poursuivre son travail et d'appeler M. Morby comme témoin.

\*

### **III. LES TRAVAUX DE LA COMMISSION D'ENQUETE „TRANSPORTS ROUTIERS INTERNATIONAUX“**

#### **1. Démarche de la Commission d'enquête „Transports Routiers Internationaux“**

##### ***a. Résumé des travaux***

Au total 23 réunions de la Commission d'enquête „Transports Routiers Internationaux“ ont eu lieu, à savoir les 7, 10, 18, 21, 25 et 26 juin 2002, les 1er, 8, 15 et 16 juillet 2002, le 1er octobre 2002 ainsi que le 25 mars 2003, les 22, 28 et 29 avril 2003, les 13 et 20 mai 2003, les 16, 18 et 26 juin, ainsi que les 2, 9 et 11 juillet 2003. Les travaux de la Commission spéciale „Transports Routiers Internationaux“ et de la Commission d'enquête „Transports Routiers Internationaux“ se sont dès lors étendus sur 33 réunions au total.

Dans sa première réunion, le 7 juin 2002, la Commission d'enquête „Transports Routiers Internationaux“ a désigné M. Lucien Weiler comme président, M. Jean-Paul Ripinger comme premier vice-président et M. François Bausch comme deuxième vice-président. M. Gusty Graas est désigné comme rapporteur.

##### ***b. Détermination des témoins à entendre***

Au cours de sa première réunion, la Commission d'enquête a déterminé le cercle des personnes à auditionner ou à entendre de nouveau afin qu'elles fournissent des renseignements supplémentaires ou confirment – sous serment – leurs dépositions faites auprès de la Commission spéciale „Transports Routiers Internationaux“.

Ont été entendus à nouveau: MM. Patrick Liebetegger, attaché de Gouvernement au Ministère des Transports (le 18 juin 2002); Joël Thill, employé au Ministère des Transports (le 21 juin 2002); Pierre Bastendorff, inspecteur principal 1er en rang honoraire au Ministère des Transports (le 25 juin 2002).

Ont témoigné devant la Commission d'enquête „Transports Routiers Internationaux“: Mme Josiane Weber-Hoffmann, ancienne employée au Ministère des Transports (le 26 juin 2002); M. Robert Goebels, Ministre des Transports de 1989 à 1994 (1er juillet 2002); Mme Mady Delvaux-Stehes, Ministre des Transports de 1994 à 1999 (1er juillet 2002); MM. Frinn Schroeder, employé retraité du Ministère des Transports (8 juillet 2002); Guy Heintz, inspecteur principal au Ministère des Transports (8 juillet 2002); Jean-Paul Rischard, premier commis principal au Ministère des Transports (15 juillet 2002); Jean Welter, inspecteur principal 1er en rang au Ministère des Transports (15 juillet 2002); Helmut Sperl, ancien gérant de l'entreprise Transdanubia (16 juillet 2002), en présence de son conseil Me Michel Karp et Jean Morby, premier conseiller de Gouvernement au Ministère des Transports jusqu'en 2001 (29 avril 2003), en présence de son conseil Me Gaston Vogel.

Suite à sa convocation, M. Emile Ferro s'est présenté devant la Commission d'enquête le 16 juin 2003, mais n'a pas souhaité témoigner sous serment. Suite à cette décision de M. Emile Ferro, la Commission d'enquête a décidé de renoncer à entendre le témoin.

Le 18 juin 2003, la Commission d'enquête a entendu M. Henri Grethen, Ministre des Transports depuis août 1999.

##### ***c. Assemblage de documents complémentaires***

Toutes les pièces de la Commission spéciale „Transports Routiers Internationaux“ ont été transférées à la Commission d'enquête „Transports Routiers Internationaux“ lors de la création de celle-ci. La Commission spéciale avait procédé à l'examen de la législation sur l'attribution des licences communautaires et autorisations CEMT et a entendu tant les représentants du Ministère des Transports que des

transporteurs routiers en vue de l'éclairer sur les critères d'octroi et la pratique de l'attribution des licences et autorisations dans le domaine du transport international de marchandises par route.

La Commission d'enquête parlementaire a par la suite fait établir des listings concernant les immatriculations de camions pendant les années concernées par l'enquête, c'est-à-dire de la fin des années 1980 à 2001.

La Commission d'enquête a également reçu le diagnostic sous scellés de deux disques durs de l'ordinateur sur lequel M. Jean Morby a travaillé au Ministère des Transports. Une commande de récupération de données a été placée auprès de la société française Ontrack par la Chambre des Députés le 16 mai 2002. La société a constaté la présence d'un virus informatique provoquant des dommages structurels et l'effacement, respectivement l'écrasement des données. Le 1er juillet 2002 la société a livré l'ensemble des données ayant pu être récupérées à la Commission d'enquête. Après analyse il s'est avéré que le contenu des documents récupérés n'a pratiquement aucun rapport avec l'objet de l'instruction de la Commission d'enquête et est par conséquent à qualifier d'insignifiant. Dans sa réunion du 15 juillet 2002, la Commission d'enquête a clôturé ce dossier.

## **2. Interrogation des témoins sur les diverses questions formulées par la Commission d'enquête**

### **a. Critères d'octroi des licences communautaires et autorisations CEMT dans la période de 1987 à 2000**

Dans le but de déterminer les critères d'octroi des licences communautaires et autorisations CEMT dans la période de 1987 à 2000, la Commission d'enquête a entendu M. Joël Thill, employé au Ministère des Transports (déjà entendu par la Commission spéciale), qui a affirmé que: *„les seuls critères que nous avons pris en considération pour justifier l'attribution de ces licences étaient: l'autorisation de commerce, les garanties bancaires, la régularité matérielle du dossier. Il n'existait pas d'autre critère.“*

Lors de son audition, le témoin Patrick Liebetegger, attaché de Gouvernement au Ministère des Transports précise que: *„En ce qui concerne les autorisations CEMT, il n'existait pas de texte respectivement de réglementation qui en définissent les conditions d'attribution et de retrait. Même aujourd'hui, il n'existe pas de réglementation définissant de tels critères. Par contre, nous avons défini un certain nombre de conditions à remplir par les demandeurs d'autorisation. Le Ministère a défini un certain nombre de conditions à remplir par les demandeurs d'autorisation, conditions qui sont consignées sur des formulaires, remis aux demandeurs de licences au moment où ils en font la demande.“*

Interrogé sur les critères d'octroi des licences CEMT, le témoin Jean Morby, premier conseiller de Gouvernement au Ministère des Transports, affirme que *„wou ech komm sinn (op de Ministär) huet naischt bestanen. Wéi ech gaang sinn, huet de Formulaire do bestanen, dee kontrolléiert ginn ass, plus verschidde Kritären, wéi der sot, wou mer gekuckt hunn, éischtens emol: D'Demande, ça correspond à quoi?“*

*„Konkret Kritären hu bestanen. Schrëftlech Kritäre sinn et par contre keng ginn, wéi ech komm sinn, et sinn och keng ausgeschafft ginn an et ginn och haut nach ëmmer keng schrëftlech Kritäre fir d'Attributioun vun den Transportgenehmigungen.“*

Interrogé sur le fait si quelque chose aurait changé au niveau de la procédure de décision concernant l'attribution des licences au cours de ses derniers mois de travail au Ministère des Transports, le témoin Jean Morby dit que: *„Wann der eng kuerz Äntwert wëllt, da géif ech soen, Neen. Wann ech soen, et huet sech naischt géännert, dat heescht, och haut net. Dat heescht, esou wéi ech aus den Transportkreesser héieren, ass et esou, datt nach ëmmer de Formulaire besteet. Dat eenzegt wat net méi besteet ass de Service de contrôle, deen dee Formulaire examinéiere soll, an dat ass eng Evolutioun, déi lues a lues komm ass, an déi mir guer net gefall huet.“*

Selon le témoin Henri Grethen, Ministre des Transports, le service concerné est actuellement dirigé par M. Guy Staus, qui distribue les licences selon des critères transparents. *„Mir hunn esou Formulären, déi müssen ausgefëllt ginn.“*

*„De Wiessel an der Art a Weis wei d'Lizenzen attribuëiert gi sinn, ass ganz sécher vum Januar 2001 un. Ech muss soen, fir d'Joer 2000 war dat net meng Prioritéit“, a encore noté le témoin, „... meng Suerg war – am Ministère –, dass mir, wéi et an der Regierungserklärung stoung, zu engem Assainisse-*

ment vum Secteur kommen . Il a noté que „ ... dass vun Ufank un, vun dem Dag un, wou dës Regierung am Amt war, eng ganz Reih vun Initiative geholl si ginn, fir méiglech Abuën am Secteur ze verhënneren, woubéi mir fir d'éischt emol déi Leit, déi am Secteur geschafft hunn, um Häerz leien. Ech hat manner Suerg, op een elo eng Lizenz ze vill hat oder net, mee meng Suerg war, sinn déi Leit an der Sécurité Sociale, ginn d'Rouzéiten respektéiert, ginn d'Aarbechskonditioune respektéiert. Dofir een Effort fir Kontrollen ze verstärken, op elo een eng Lizenz méi oder manner huet, dat stong an der Hierarchie vu menge Suerge relativ hannen“.

M. Henri Grethen fait ici référence au programme gouvernemental du 12 août 1999 concernant le secteur des transports: „Les choix à intervenir dans le domaine du trafic fret s'orienteront prioritairement aux besoins de l'économie nationale, de son approvisionnement et de ses expéditions. Au-delà, le Gouvernement veillera à des conditions d'encadrement propices à l'essor des entreprises de transports régulièrement établies au pays. Ce contrôle de l'existence d'un établissement stable des entreprises opérant à partir de notre pays sera intensifié et des critères plus rigoureux de la définition de la notion d'établissement stable seront établis.“

M. Henri Grethen a dès lors pris la décision de décréter un moratoire concernant la libéralisation des transports de marchandises internationaux et a refusé de signer les accords bilatéraux déjà négociés.

M. Henri Grethen a essayé de trouver une solution avec ses collègues du Ministère du Travail pour régulariser la situation des chauffeurs routiers originaires de pays tiers.

M. Henri Grethen et le Ministre des Classes Moyennes, M. Fernand Boden, ont établi par la suite une notion plus restrictive du droit d'établissement pour éviter la prolifération des entreprises „boîtes aux lettres“. Ce travail déboucha sur la loi du 30 juillet 2002 sur le droit d'établissement des transporteurs.

Concernant le contrôle routier, M. Henri Grethen a demandé si la Douane luxembourgeoise pouvait, avec ses moyens plus importants, effectuer la mission du Service Contrôle Routier au Ministère des Transports.

#### **b. Relation entre l'acquisition par des entreprises de transport de camions-remorques auprès d'un garage déterminé et attribution de licences ou d'autorisations de transport**

Selon le témoin Patrick Liebetegger: „En ce qui concerne les prétendues relations entre l'attribution de licences et l'achat et le leasing de véhicules, je suis formel pour dire, qu'à ma connaissance, une telle relation n'existait pas après 1996. Pour la période antérieure, je ne peux pas faire de déclaration.“

„Les investissements faits au Luxembourg n'étaient pas une condition formelle pour obtenir des autorisations ou des licences. Toutefois „war et besser gesinn“ lorsque les entreprises demanderesses avaient investi ou s'apprêtaient à investir au pays. Si je parle d'investissements, je vise l'infrastructure, respectivement l'achat de camions. „Et ass gesot ginn“ que ces investissements constituaient un élément pris en compte pour l'attribution des licences ou autorisations. Toutefois les entreprises de transport savaient pertinemment qu'ils devaient acheter leurs camions au Luxembourg. Maintes fois des garagistes ont téléphoné au Ministère pour se renseigner si un client qui s'apprêtait à acheter des camions avait la possibilité d'obtenir des licences. Le fait que le garagiste et non pas l'entrepreneur de transports téléphonait m'énervait et pour autant que besoin j'ai passé les coups de fil à M. Morby. Il relevait de sa compétence de donner ou non un accord de principe. Il est évident que l'entreprise concernée devait ensuite introduire sa demande en bonne et due forme aux fins de décision définitive“, a affirmé le témoin Josiane Weber-Hoffmann, ancienne employée au Ministère des Transports.

Interrogé si c'était normal que les garagistes demandaient au Ministère des Transports si leurs clients obtiendraient des licences, M. Jean Morby a donné l'explication suivante: „Nee, de Problem ass jo deen, si hu jo missen ee Camion hunn ier si hir Demande gemaach hunn, well si konnte jo net eng Demande maachen, ouni ee Camion ze hunn. Wann d'Demande erakomm ass bei eis, da muss de Camion do gewiescht sënn, huet mussen ugemellt sënn, t'muss ee Chauffeur gemeldt gewiescht sënn, soss hat e jo keng Chance eng Autorisatioun ze kréien ..., bon. Mä t'ass awer keen Entrepreneur de transports – och net vun deenen décke Lëtzebuurger – deen net fir d'éischt, an engem gewëssene Moment, wa si e ganz bestëmmten Objet en vue haten, dee si wollte fueren, gefrot huet ob fir déi Relatioun och Autorisatiounen do wäeren. Bei de Garagiste së ganz vill Verträg ofgeschloss ginn ënnert der Bedingung, datt se eng Autorisation de transport géife kréien.“

*T'ass dach keen, dee 4 oder 4,5 oder och nëmmen 3,5 Milliounen Frang an ee Camion investéiert, fir en dann do stoen ze hunn. Dee renséignéiert sech dach fir d'éischt – an deen dat gewéinlech gemaach huet, well hien Interessi drunn hat fir ze verkafen, dat war natierlech de Garagist, deen telefonéiert fir d'éischt – ob dat Mercedes war, oder Angelsberg, oder de Ferro oder de Bouquet, ob dat beim Morby war oder bei engem anere Mattaarbechter ob Autorisatiounen do sinn.“*

*„Je n'ai jamais eu connaissance d'une prétendue préférence nationale pour des investissements mobiliers ou immobiliers en relation avec l'octroi des autorisations CEMT. Si une telle condition avait été portée à ma connaissance, je serais immédiatement intervenu contre une telle illégalité contraire à la réglementation européenne“, a précisé M. Robert Goebbels, Ministre des Transports de 1989 à 1994.*

*„Lors de la création des autorisations CEMT, les entreprises luxembourgeoises n'étaient pas très intéressées à ces autorisations. Au fil des années, nous avons développé des critères pour l'attribution des autorisations. La recommandation de l'acquisition de camions au Luxembourg était un de ces critères, encore que ce critère ne figurait pas parmi les conditions mentionnées dans le formulaire. Cette recommandation était censée assurer des retombées économiques pour notre pays. Je ne sais pas par quel biais les transporteurs ont eu connaissance de ce critère (il y a eu un certain flou)“, selon M. Frinn Schroeder, employé retraité du Ministère des Transports.*

*„Quant à la question de l'achat de camions, je pense que c'était Jean Morby qui avait pris cette décision, qui cependant n'a jamais été formalisée. Il l'a d'ailleurs motivée par la nécessité d'assurer des retombées économiques pour notre pays. M. Jean MORBY a ignoré nos rapports en ce sens que ces rapports n'ont jamais conduit au retrait respectivement à la non-attribution d'autorisations et de licences pour autant que je sache.*

*Quant aux réunions en vue de l'attribution d'autorisations respectivement de licences, je peux vous dire que, lorsque j'assistais à de telles réunions, j'ai régulièrement fait état de nos observations critiques quant à la gestion de certaines entreprises, observations par ailleurs relatées dans des rapports écrits. Je n'avais pas le sentiment que nos observations impressionnaient M. Jean Morby. Nos constatations n'ont en fait eu aucune répercussion sur l'attribution d'autorisations“, affirme le témoin Jean-Paul Rischard, premier commis principal au Ministère des Transports.*

M. Jean Morby, concernant la question si des investissements réalisés au Luxembourg par les entreprises de transport étaient un critère pour l'obtention des licences: *„Ech hu vir dru gesot, datt mer an engem gewëssene Moment bal iwwerschwemmt gi sinn mat Auslänner, dei wollten erakommen, haaptsächlech Däitscher. (...) Mir hunn eis missten eppes afale loossen an dunn ass effektiv gesot ginn, dat Eenzegt wou mer Notzen dervunn hunn, dat ass, wa se hei géifen investéieren. An dunn hu mer deen do Kritär an de Formulaire dragesat, fir ze soen, mer kucken, wat se zu Lëtzebuerg investéieren.“*

*„Wa mer Autorisatioune genuch haten, an dat war jo erëm eng Kéier zu 80 oder 90% de Fall, dann hu mer natierlech déi Donnéeën eng Kéier schnell gekuckt.“*

*„Et ass ganz sécher, dass wann ee gefrot huet, wat verstitt der ënner Investissementer, dass ech em ganz kloer gesot hunn, Investissementer sinn hei Gebailechkeeten an äre Matériel roulant. Dat Eenzegt wat ni gesot ginn ass, dat ass, dass d'Matériel roulant muss vun där Marque sinn.“*

### **c. Procédure relative à l'attribution des licences communautaires et autorisations CEMT**

Le témoin Joël Thill définit cette procédure comme suit: *„Les transporteurs présentaient leurs demandes. Celles-ci étaient examinées quant à leur régularité matérielle, au début par le service de contrôle routier et à partir des années 1996/97 par le guichet. Après vérification, nous établissions des listings qui étaient transmis au service de contrôle et à M. Jean Morby.*

*Durant la période entre Noël et Nouvel An, les licences ont été attribuées. En vue de cette attribution, des réunions préparatoires entre le guichet, le service de contrôle et M. MORBY ont eu lieu. Au cours de ces réunions, nous avons comparé la situation de l'année en cours avec celle de l'année précédente et nous avons encore examiné si des entreprises étaient, le cas échéant „negativ opgefall“.*

Le témoin déclare: *„Mir hunn d'Demande gemeinsam gekuckt, mir hunn driwwer diskutéiert an dann huet den Här Morby virgeschloen, wien d'Autorisatioune kritt. Dës Propositionen hunn ni zu Kontestatioune gefouert.“*

*„L'attribution des licences ressemblait plutôt à une opération administrative technique“, a souligné de son côté le témoin Josiane Weber-Hoffmann.*

Le témoin Patrick Liebetegger partage l'avis selon lequel, au vu d'un cadre légal inchangé, on aurait pu procéder depuis de longues années à un traitement différent des attributions d'autorisations CEMT, compte tenu des infractions constatées et consignées dans les procès-verbaux.

„Avant 2001, Morby seul traitait les licences“, a affirmé M. Patrick Liebetegger.

#### **d. Organisation du Ministère des Transports**

„Pour autant que je sache, il n'existait pas de commission formellement instituée sur base de textes légaux pour se prononcer sur ces demandes“, a témoigné M. Pierre Bastendorff, inspecteur principal Ier en rang honoraire au Ministère des Transports.

„Il n'existait pas dans le département des transports d'organigramme définissant d'une manière précise les différentes tâches. Une ébauche d'organigramme avait été définie sous le ministre Marcel Schlechter. L'absence de procédures de décision et de compétences claires rendait le travail plutôt difficile. Il manquait au service d'attribution de licences un chef d'orchestre. Ce manque de direction se manifestait de façon cruelle lors de réunions bilatérales respectivement internationales“, a affirmé M. Pierre Bastendorff.

Selon M. Pierre Bastendorff, dans le domaine de l'attribution de licences et d'autorisations, le sentiment était le suivant: „Hien (Jean Morby) mescht d'Wieder, d'Sonn an de Reen.“

Selon le témoin Mady Delvaux-Stehres, Ministre des Transports de 1994 à 1999, „A mon sentiment et autant que je me rappelle, il existait un organigramme au Ministère des Transports. De toute façon, il est un fait que les différents services du ministère étaient strictement délimités et organisés; chacun veillait scrupuleusement au respect de ses compétences (chasse gardée).“

M. Jean Morby a témoigné de son côté que: „Fir d'éischt emol ass et esou, dass et wuel ënnert deenen dräi sozialistesche Ministeren, entgéint deem, wat gesot ginn ass, Organigramme gouf. Dass déi Organigramme vläicht net bis mam leschte Beamte vun der ënneschter Carrière ofgesprach gi sinn, dat mag sinn, mä et goufe ganz klor Direktive fir déi Leit aus der Carrière supérieure, déi och d'Responsabilitéite vun de Services haten. Dat gouf et esouwuel ënnert dem Här Schlechter wéi och ënnert dem Här Goebbels an der Madame Delvaux-Stehres.“

Selon M. Jean Morby: „Décisiounsgewalt huet ëmmer deen, dee Chef de service ass an dat war normalerweis ee Beamte vun der Carrière supérieure. An deem Service, deen der ugesprach hutt, war, zwar net am Ufank, mä e bësse méi spéit, ech selwer et, deen se hat.“

Lors de sa prise de fonction comme Ministre des Transports, M. Henri GRETHEN a tenté de réorganiser son Ministère afin de le préparer au mieux pour subvenir aux objectifs définis dans la déclaration gouvernementale de 1999.

Lors de son témoignage, M. Henri Grethen a décrit sa relation conflictuelle avec M. Jean Morby. M. Henri Grethen a remarqué qu'en tant qu'employé de la Fédération des Commerçants, il s'est occupé dès 1976 du dossier transports. En tant que secrétaire général de la Confédération du Commerce Groupement des Transports, M. Henri Grethen a écrit en 1985 ou 1986 une lettre critique relevant l'opacité dans la distribution des autorisations de transport.

M. Henri Grethen a rappelé qu'il était dès cette période dans une situation conflictuelle avec M. Jean Morby, qui s'est encore aggravée, dès lors que M. Jean Morby a mené plusieurs procès contre le Lëtzeburger Journal, dont M. Henri Grethen était administrateur délégué.

Malgré cette situation conflictuelle, lors de son arrivée au Ministère des Transports en 1999, M. Henri Grethen a laissé M. Jean Morby dans sa fonction „well ech der Meenung war, dass net wann de politeschen Titulaire vun engem Ministère wiesselt, dass da Fonctionnairen, nëmme well se eng aner philosophesch oder politesch Iwwerzeugung hunn, goe missten“.

M. Henri Grethen a donc tenté de collaborer avec M. Jean Morby; cependant, comme il ressort des documents remis par M. Henri Grethen lors de son témoignage, cette collaboration n'a pas été fructueuse.

**e. Degré de connaissance des Ministres des Transports de la période entre 1989 et 1999 du travail effectué au sein de leur Ministère ainsi que de l'enquête administrative contre M. Jean Morby**

Robert Goebbels, Ministre des Transports de 1989 à 1994 affirme que: „Je me suis interdit de m’immiscer dans les procédures strictement administratives. Je ne suis pas intervenu pour l’attribution des licences.“

„Je n’ai pas eu de réclamations de la part des professionnels du secteur, ni de particuliers en ce qui concerne les attributions des autorisations de licences.“

M. Robert Goebbels affirme aussi que: „Les rapports de la gendarmerie de 1990 à 1991 ne m’ont jamais été soumis.“

Concernant l’enquête administrative contre M. Jean Morby, M. Robert Goebbels affirme que: „Du temps de l’affaire Botrans, des accusations ont été portées contre le fonctionnaire Jean Morby. A l’époque, j’ai demandé une enquête administrative qui aboutit à un non-lieu. Par la suite, Morby intenta un procès contre un journaliste, tandis que le parquet menait une enquête avec perquisition au Ministère des Transports. Je me suis interdit d’intervenir dans cette affaire judiciaire.“

En connaissance de tous ces faits, je ne voyais aucune raison pour m’occuper personnellement du dossier des attributions CEMT.

Comme le service fonctionnait bien et qu’il n’y avait pas de réclamations de la part des professionnels du secteur, je ne me suis pas posé la question des critères de l’attribution des licences CEMT.“

Mme Mady Delvaux-Stehres, Ministre des Transports de 1994 à 1999 a témoigné que: „Lors de mon arrivée au ministère, j’ai eu connaissance d’une enquête administrative dirigée contre M. Jean Morby. Je n’ai jamais vu le dossier, mais j’ai eu connaissance de ses conclusions: rien à reprocher à M. Morby. J’ai eu également connaissance des perquisitions faites à l’époque au Ministère des Transports.“

„Pendant les cinq ans où j’étais Ministre des Transports, personne ne m’a jamais parlé de problèmes en relation avec l’attribution des autorisations CEMT. Le problème des attributions des autorisations et licences „war kee Sujet am Ministère“.“

„Personne ne m’a jamais parlé de problèmes en relation avec l’attribution des autorisations CEMT. Je concevais l’attribution des licences comme une procédure administrative assumée par le service compétent.“

„De temps à autre, des rapports de gendarmerie nous parvenaient, nous avons cependant décidé d’attendre les décisions judiciaires.“

„Est-ce que le fait qu’une instruction pour corruption était ouverte contre un fonctionnaire ne vous a pas alertée respectivement ne vous a pas incitée à examiner de plus près le service en question? Non. D’abord, j’ai toujours estimé et j’estime encore aujourd’hui que la présomption d’innocence constitue un principe élémentaire de droit. Ensuite, l’enquête administrative n’avait retenu aucune charge contre M. Morby.“

„A mon sentiment, les ministres respectifs n’avaient pas connaissance de la manière dont M. Morby gérait ce dossier“, a affirmé le témoin Guy Heintz, inspecteur principal au Ministère des Transports.

Concernant la lettre du 19 août 1990 du commandant en chef de la gendarmerie, le Col. Diederich, dans laquelle celui-ci demande au Ministre des Transports de „prendre les mesures nécessaires pour mettre un terme aux agissements des sociétés en question“ (en irrégularité), et à laquelle M. Jean Morby a répondu le 22 août 1990, M. Jean Morby dit que: „Fir d’éischt ass et emol esou, dass ech jo net de Courier gemach hunn am Ministère, dass ech net ka soe wien dee Bréif alles krut. Ech krut eng Kopie dovun. Ech war net zoustänneg dofir.“

Dat zweet ass, dass ech iergendeng Kéier mam Minister baileefeg driwwer geschwat hunn, nämlech an deem Sënn, datt ech wollt datt do eng Kommissioun sollt zesumme kommen an datt ech wollt nach eng Kéier mam Här Diederich selwer schwätzen. Ech hunn de Minister gefrot, ob mer direkt där Saach solle Konsequenze ginn, oder ob mer sollen ofwaarden, bis mer mam Här Diederich nach eng Kéier geschwat hätten. Den Här Diederich ass dunn awer an der Vakanz gewiescht. En huet duerno net méi ugeruff. Ech hunn nach zweemol versicht hien ze erreechen. Dunn ass et op eemol net méi zu dem Gespréich komm.“ Plus loin: „Ech hunn op jidde Fall dem Minister gesot, do wier e Bréif komm an ech géif proposéieren, datt mer mam Här Diederich nach eng Kéier géife Récksprooch huelen.“

*Esouwuel den Här Heintz wéi den Här Welter waren Officiers de Police Judiciaire an déi konnten e Protokoll maachen. An ech fannen, datt dat esouguer an hiren Obligatioune gewiescht ass, an net mir einfach eppes dohinner ze leeën, esou Wësch wéi déi Noten an dann ze soen, mir wäschen eis Hänn an Onschold, obwuel et hir Aufgab gewiescht wär regelrecht ze protokolléieren.“*

#### **f. Collaboration et coordination interministérielles**

L'interaction et la collaboration entre les services respectivement compétents du Ministère des Transports et du Ministère des Classes Moyennes en matière, d'une part, de l'attribution de licences et d'autorisations de transport et, d'autre part, d'autorisations de commerce, a également été analysée au cours des travaux de la Commission d'enquête.

M. Jean Morby dit qu'avant la simplification administrative intervenue en 1997/1998, les transporteurs ont dû non seulement rentrer leurs données générales, leurs autorisations d'établissement, la preuve de leur capacité financière et la preuve du paiement de leur assurance, mais ont dû aller chercher leurs cachets eux-mêmes à la Sécurité sociale pour l'assurance de leurs collaborateurs, et à l'Administration des Contributions. Après, „*d'Simplification administrative bestoung do dran, datt d'Transporteure géife bei eis am Ministère Kopien ofgi vun deenen Annexen, déi bei der Demande annuelle derbäi sinn. De Ministère des Transports géif déi Kopië sammelen a se da global, esou bal den Dossier voll wär, un d'Steieren, un d'Sécurité sociale, spéider och un de Ministère du Travail, wéinst der Aarbechtsbewëllegung, weiderleeden, an déi verschidde Plaze géifen dann hir Kontrolle maachen.*

*Ech hu bis haut dräi Bréifer gesi vun der Sécurité sociale, wou déi eis matdeelt, datt se näischt aussetzen hätt. Ech hu vun de Steiere keen eenzeg Bescheed gesinn, wou gesot gi wär, si hätten eppes aussetzen. Ech hunn och vun aneren Administratiounen näischt méi héieren an ech hunn dat schlecht Gefill – et ass scho bal eng Certitude –, datt vun deem Moment un net méi vill kontrolléiert ginn ass“.*

„*Un relevé des entreprises qui nous semblaient être des boîtes à lettres fut semestriellement envoyé au Ministère des Classes Moyennes“*, affirme le témoin M. Jean Welter, inspecteur principal 1er en rang au Ministère des Transports.

#### **g. Suites réservées aux infractions constatées auprès des transporteurs**

„*Nous constatons régulièrement des infractions aux dispositions légales tant dans le domaine du transport que dans le domaine du droit d'établissement. Ces infractions furent consignées soit dans des rapports adressés à notre supérieur hiérarchique, soit dans des procès-verbaux adressés au Parquet. Pour autant que je me rappelle, respectivement pour autant que je sache, les suites réservées par notre supérieur hiérarchique à ces rapports étaient pratiquement inexistantes. L'absence de suites concrètes à nos rapports était frustrante à un point tel que personnellement je mettais en cause l'opportunité de tels contrôles. C'était pour nous plutôt incompréhensible de constater que certaines entreprises continuaient à bénéficier d'autorisations, alors que nous avions dressé des rapports plutôt accablants à leur rencontre“*, a témoigné M. Guy Heintz.

„*Dans les années 80, les dispositions légales permettaient aux contrôleurs de dresser des procès-verbaux sur des infractions constatées. L'original de ces procès-verbaux fut adressé directement au Parquet.*

*Suite à une modification de la Constitution et en l'absence d'une loi particulière, nous ne pouvions plus faire que des rapports au sujet des infractions constatées dans les entreprises. Ces rapports furent toujours transmis à notre supérieur hiérarchique M. Jean Morby et une copie a été transmise au Parquet à telles fins que de droit. Nous manquions de moyens d'action efficaces depuis la modification de la Constitution. Comme d'autre part, nos rapports restaient pratiquement sans suite de la part de M. MORBY, je proposais des modifications législatives afin de nous doter à nouveau des moyens dont nous disposions antérieurement. Ces propositions étaient boycottées par certains de mes supérieurs hiérarchiques,“* affirme encore M. Guy Heintz.

Le témoin a évoqué le cas concret de l'entreprise Hütter, dont la secrétaire semblait avoir eu connaissance au préalable du fait qu'un contrôle du Service du contrôle routier allait avoir lieu dans l'entreprise. M. Guy Heintz a déclaré avoir été très surpris.

Lors de l'audition de M. Jean Morby, M. Jean Morby a été confronté à cette déposition de M. Guy Heintz. Me Gaston Vogel, le conseil de M. Jean Morby a alors commenté que M. Guy Heintz aurait



soutenu une version différente lors de son audition devant le tribunal pénal. Me Gaston Vogel a alors renvoyé au plumeur d'audience.

Dans sa déposition, M. Jean Morby confirme que tous les procès-verbaux ont été transmis au Parquet.

\*

#### IV. CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS

La Commission d'enquête parlementaire „Transports Routiers Internationaux“ tient à rappeler que la mission qui lui a été confiée par la résolution de la Chambre des Députés du 16 mai 2002 est: „d'examiner et d'analyser les pratiques en rapport avec les irrégularités constatées dans le domaine du transport routier international et de faire rapport de ses conclusions à la Chambre des Députés dans les meilleurs délais.“

##### A) Conclusions

Suivant la mission de la Commission d'enquête, il s'agissait donc d'identifier ces pratiques et de voir dans quelle mesure elles peuvent être qualifiées d'irrégulières. A ce titre, les conclusions de la Commission d'enquête s'articulent autour des axes suivants:

##### 1) *Absence d'une définition des compétences claire et précise*

La Commission conclut qu'il n'existait pas, dans le service compétent pour la délivrance des autorisations de transports routiers internationaux, de documents définissant de manière claire et précise les différentes tâches.

##### 2) *Position et rôle du plus haut fonctionnaire du Ministère des Transports*

###### a) *Une position dominante de par la fonction*

La Commission constate que faute d'une description des tâches claire et précise, mais aussi de par sa fonction de Premier Conseiller de Gouvernement, Monsieur Jean Morby disposait d'un pouvoir discrétionnaire en matière de répartition des autorisations de transport.

La Commission constate qu'il existait des organigrammes, définissant la structure hiérarchique au niveau des fonctionnaires responsables des différents services. Toutefois, la Commission ne peut juger du caractère officiel de ces organigrammes.

La Commission constate que l'organisation du Ministère des Transports a permis à ce haut fonctionnaire d'acquérir une position dominante qui est à l'origine de divers abus de fonctions pour lesquels il a été poursuivi judiciairement et qui ont abouti au jugement du tribunal correctionnel du 10 mars 2003.

###### b) *le jugement du tribunal correctionnel du 10 mars 2003 dans l'affaire Ministère public c/Morby*

En premier lieu, la Commission renvoie à ce jugement qui est intégralement joint au présent rapport (annexe 1).

La Commission d'enquête constate que dans ce jugement, le tribunal „a retenu M. Jean Morby dans quatre liens des préventions libellées à sa charge“ et basées sur l'article 246, alinéa 1er du Code pénal.

Ce texte du Code pénal a aujourd'hui la teneur suivante:

*„Sera puni de la réclusion de cinq à dix ans et d'une amende de 500 euros à 187.500 euros, le fait, par une personne, dépositaire ou agent de l'autorité ou de la force publiques, ou chargée d'une mission de service public, ou investie d'un mandat électif public, de solliciter ou d'agréer, sans droit, directement ou indirectement, pour elle-même ou pour autrui, des offres, des promesses, des dons, des présents ou des avantages quelconques:*

1° *Soit pour accomplir ou s'abstenir d'accomplir un acte de sa fonction, de sa mission ou de son mandat ou facilité par sa fonction, sa mission ou son mandat;*

2° (...)

A noter que le texte applicable au moment des faits mis à charge de M. Jean Morby prévoyait comme sanction une peine d'emprisonnement de 8 jours à 6 mois et une amende de 2.600 à 50.000.– francs.

Sur base de ce texte, le tribunal a retenu quatre préventions contre M. Jean Morby et l'a condamné de ce fait à une peine d'emprisonnement de 9 mois, intégralement assortie du sursis et à une peine d'amende de 2.500 euros. Dans la motivation de cette peine, le tribunal souligne „l'intention délictuelle continuée du prévenu“.

Les quatre infractions retenues consistent chaque fois d'avoir accepté des dons de divers entrepreneurs de transport „pour faire un acte de sa fonction, même juste et non sujet à salaire,“ ceci, „comme auteur, ayant exécuté les infractions lui-même, étant fonctionnaire, à savoir en sa qualité de premier conseiller de Gouvernement dirigeant le Service des Transports Routiers auprès du Ministère des Transports (...)

- „notamment pour l'attribution à la société INTERMONTANA d'une quantité non déterminée d'autorisations de transport international de marchandises par route;
- notamment pour l'attribution à Berger et à la société Schram Albert et Cie d'une quantité non déterminée d'autorisations de transport international de marchandises par route;
- notamment pour l'attribution à la société Hütter Transporte d'une quantité non déterminée d'autorisations de transport international de marchandises par route;
- notamment pour l'attribution à Brantner respectivement à la société L.L.T. d'une quantité non déterminée d'autorisations de transport international de marchandises par route.“

La Commission a analysé ce jugement et, au-delà des condamnations ci-dessus mentionnées, a pris acte de ce que pour un certain nombre de chefs d'infraction M. Jean Morby a bénéficié d'un acquittement pur et simple. Pour d'autres, il n'a pu être mis en prévention, du fait qu'ils étaient prescrits.

### **3) Attribution des licences et autorisations de transport**

En ce qui concerne l'absence de critères écrits transparents en matière d'attributions des licences et autorisations de transport, la Commission d'enquête a enregistré à ce sujet des dépositions assez contradictoires. En l'absence de règles administratives bien établies, les agents concernés du Ministère des Transports ont pu avoir des perceptions subjectives fort différentes de ce qui était ou devait être le déroulement de la procédure d'attribution des licences et autorisations de transport.

Une partie de la Commission tend néanmoins à attribuer son crédit à ceux des témoignages, largement majoritaires, qui ont souligné la position prédominante de M. Jean Morby dans ce domaine. Il ressort du dossier que ce haut fonctionnaire décidait pratiquement seul en cette matière et que les réunions de service afférentes n'avaient qu'un caractère consultatif.

Le jugement du Tribunal correctionnel confirme ce point de vue en retenant à cet égard que M. Jean Morby disposait de „pouvoirs quasi-discretionnaires dans l'attribution des autorisations de transport contingentées“, pouvoirs qui faisaient de lui, „aux yeux des transporteurs, une personne importante dont pouvait dépendre l'avenir économique de leurs sociétés“.

Néanmoins, la Commission constate que selon le Groupement Transports personne ne s'est jamais plaint officiellement de la méthode d'attribution des autorisations CEMT. Tous les transporteurs luxembourgeois qui ont été entendus comme témoins à l'audience, à l'exception du témoin Felten, ont déclaré qu'ils disposaient d'autorisations de transport en nombre suffisant pour assurer l'exploitation de leur entreprise.

La Commission renvoie à la note d'information de M. Guy Staus, attaché de Gouvernement au sein du Ministère des Transports, au Ministre Henri Grethen analysant la procédure de répartition des autorisations de transport avant l'attribution de celles valables pour 2000, rappelant les actions politiques intervenues entre 1999 et 2001 et la procédure de répartition des autorisations de transport, et décrivant la procédure de répartition des autorisations de transport à partir de 2001. Cette note, datant du 12 juin 2003 ainsi qu'une note complémentaire datant du 18 juin 2003, a été versée à la Commission le 18 juin 2003 par M. le Ministre Henri Grethen (annexe 2).

– *Le service du Contrôle routier du Ministère des Transports*

Appartient également à ce volet, la description du rôle joué par le Service du Contrôle routier. Les deux agents de ce service ont souligné l'absence de moyens pour effectuer des contrôles efficaces. Ils ont également exprimé leurs frustrations et leur dépit face à l'absence de suites réservées aux constatations effectives d'irrégularités et d'infractions sur le terrain.

Cependant il convient de souligner que ces fonctionnaires „*n'ont pas confirmé à l'audience qu'au vu de l'importance des irrégularités constatées auprès de la société Hütter ou d'une autre des sociétés incriminées, le retrait d'autorisations leur aurait paru comme une sanction adéquate*“, comme le précise le jugement dans l'affaire MP/c. Morby.

Le service a définitivement perdu ses moyens d'action quand ses agents ont perdu la qualité d'officiers de police judiciaire et surtout quand ce service a été transféré à l'Administration des Douanes et Accises le 22 novembre 2000.

L'évolution négative des conditions de travail et de la situation sociale des travailleurs occupés dans ce secteur ayant été constatée, l'Inspection du Travail et des Mines a diligencé en 1997 une enquête suivie d'un rapport qui n'a pas décelé les irrégularités suspectées, notamment en ce qui concerne la firme KRALLOWETZ.

– *La nécessité d'une bonne collaboration interministérielle*

D'une façon plus générale, une partie de la Commission s'interroge sur la question de savoir s'il était vraiment opportun de suivre, à l'époque, une politique délibérée d'attirer vers le Luxembourg des activités de transport international, sans se poser en contrepartie la question de savoir si notre arsenal législatif permettant de contrôler ces activités était suffisant. A cet égard, une obligation de surveillance incombait et continue à incomber à tous les départements ministériels intervenant d'une quelconque manière dans ce domaine.

Au vu des problèmes rencontrés, il apparaît aujourd'hui qu'une collaboration interministérielle étroite est nécessaire afin de garantir le contrôle effectif des critères d'attribution à la fois des autorisations d'établissement et des autorisations et licences de transport.

– *La fonction de contrôle à assumer par l'Administration des Douanes*

Parmi les points particuliers à évoquer dans les conclusions figure encore le dossier remis à la Commission par le témoin Helmut Sperl et concernant notamment certains prétendus agissements peu orthodoxes des agents de l'Administration des Douanes dans le cadre de leurs attributions en matière de contrôle des transports routiers internationaux. S'agissant en l'occurrence d'un aspect ne rentrant pas directement dans sa mission, la Commission d'enquête fait abstraction d'auditions supplémentaires qui seraient nécessaires pour approfondir ce dossier. Elle estime cependant indispensable de transmettre le dossier à la Direction des Douanes, afin que celle-ci prenne les mesures qui s'imposent. La Commission souligne dans ce contexte l'importance à accorder à la formation des agents de l'Administration des Douanes afin qu'ils soient à la hauteur des nouvelles missions dévolues à cette administration.

– *Refus de déposer de M. Emile Ferro*

Convoqué à déposer devant la Commission d'enquête, M. Emile Ferro a refusé de prêter serment en tirant argument de la décision dont il a bénéficié devant la juridiction pénale.

Il résulte du jugement que M. Emile Ferro a rétracté au cours de l'instruction ses dépositions faites antérieurement auprès de la police judiciaire et concernant le paiement d'éventuels pots-de-vin à M. Jean Morby en rapport avec l'octroi d'autorisations de transport. L'intéressé a justifié son attitude par des problèmes de santé.

La Commission d'enquête ne peut que regretter cette attitude de M. Emile Ferro consistant à se réfugier derrière un stratagème de procédure pénale, attitude dont il ne s'est pas départi devant la Commission d'enquête.

## **B) Appréciation politique du dossier et recommandations**

La Commission d'enquête s'est penchée sur la pratique de l'octroi d'autorisations de transport depuis le milieu des années 80 et jusqu'à ce moment. Il appert, à la lumière des éléments du dossier, qu'un haut

fonctionnaire a pu disposer, pendant de longues années, d'une très large marge d'appréciation personnelle dans ce domaine, ce qui a conduit aux irrégularités constatées.

La Commission retient que ce haut fonctionnaire était seul en charge de l'octroi – et, le cas échéant, du retrait – des autorisations de transport multilatérales contingentées. Cette situation n'est pas un problème en soi, dans la mesure où cela faisait partie de ses compétences.

Dans ce contexte, il échet de remarquer qu'il est difficile de formuler des „job descriptions“ contraignantes à tous les niveaux de l'administration, comme l'ont démontré les débats à la Chambre des Députés sur le rapport de la Commission spéciale „Santé“ en 1998. Dans la carrière supérieure surtout, s'agissant des missions des plus hauts responsables des départements ministériels, il est difficile de cantonner l'action de ceux-ci à une liste exhaustive de charges précises.

Une partie de la Commission estime qu'il est opportun, dans la mesure du possible, de déterminer le champ d'action de chacun d'entre eux. Il appert toutefois que le rayon d'action des hauts fonctionnaires à responsabilité particulière doit pouvoir s'adapter continuellement aux exigences du moment et de la situation.

Cela étant, un „catalogue de compétences“ qui aurait pu s'appliquer, de manière contraignante et limitative, au plus haut fonctionnaire du ministère des Transports, n'a pas existé.

Concernant plus spécifiquement M. Morby, celui-ci a disposé d'une compétence de fait pour l'octroi d'autorisations de transport, et c'est dans l'exercice de cette fonction que le tribunal correctionnel l'a retenu dans les liens de la prévention pour corruption passive.

En pratique, aucun ministre ne saurait suivre et surveiller l'ensemble de procédures administratives dont il porte, en dernier ressort, la responsabilité. Il a besoin de pouvoir faire confiance à ses plus hauts fonctionnaires s'il veut assumer correctement la direction politique de son département.

S'il est vrai qu'un ministre peut définir des procédures administratives, il ne doit cependant pas intervenir dans les actes administratifs individuels, au risque de soulever des suspicions de favoritisme politique.

Dès les années quatre-vingt-dix, les articles de presse au sujet de certaines irrégularités au Ministère des Transports se sont multipliés. Par ailleurs, des communiqués des syndicats ont fustigé la détérioration de la situation sociale des salariés du secteur des transports internationaux.

A la suite de ces faits, le Ministre des Transports M. Robert Goebbels a déclenché une enquête administrative à l'égard de Monsieur Morby. Cette enquête, diligentée par le Premier Conseiller M. Jean Rodenbourg, n'a donné aucun résultat concluant quant à d'éventuelles irrégularités dans les pratiques administratives du service de Monsieur Morby. A la suite des conclusions de cette enquête administrative, le Ministre de l'époque n'avait pas de possibilité d'agir ni en fait, ni en droit contre M. Jean Morby.

La Commission tient à relever un problème de principe, consistant dans la nécessité de confiance entre ministres et haute administration. Cette exigence est à la base de notre organisation administrative. Afin d'éviter à l'avenir des abus de pouvoir tels que ceux commis par M. Morby, il importe de repenser l'éventail des mesures administratives pouvant être mises en œuvre en cas de rupture de confiance entre le titulaire d'un département ministériel et les plus hauts fonctionnaires de ce département, un travail d'ailleurs entamé dans l'élaboration d'un projet de loi concernant les hauts fonctionnaires. Tel est l'enseignement majeur de l'affaire qui nous préoccupe: un fonctionnaire qui, pour l'une ou l'autre raison, ne dispose plus de la confiance de son ministre doit pouvoir être amené à en assumer les conséquences.

La Commission d'enquête se doit néanmoins d'insister sur la nécessité d'un encadrement politique plus rigoureux de l'activité de M. Morby à partir du moment où de nombreux clignotants avaient été mis en marche. En effet,

- il y avait eu des articles de presse
- il y avait des communiqués de syndicats
- il y avait eu perquisition au Ministère des Transports
- il y avait eu déclenchement d'une enquête pénale
- il y avait eu enquête administrative.

La majorité de la Commission est d'avis que, dans ces conditions, il eût été hautement indiqué de saisir plus précisément l'activité de M. Morby, de le sommer de fournir un descriptif de son mode d'opération en matière d'octroi d'autorisations de transport, et d'établir un cadre politique pour cette

activité, notamment sous la forme d'un arrêté ou d'une instruction ministérielle fixant de manière formelle des critères qui auraient par la suite lié M. Morby.

L'absence de telles instructions contraignantes émanant du Ministre des Transports, instructions qui auraient dû être lancées à l'égard de M. Morby, est flagrante. Le reproche que la Commission doit partant formuler à l'encontre des titulaires successifs du département des Transports est celui de l'absence d'une instruction ministérielle contraignante établissant une fois pour toutes les critères selon lesquels des autorisations de transport multilatérales sont octroyées.

Une partie de la Commission prend également acte de ce que le Ministre des Transports M. Henri Grethen s'est efforcé de redresser les insuffisances apparues au fur et à mesure.

- Face à l'impossibilité du service du contrôle routier du Ministère des Transports de répondre convenablement à la situation, il a été décidé en 2000 d'abolir ce service et d'attribuer l'ensemble des contrôles administratifs des transporteurs à l'Administration des Douanes et Accises largement mieux outillée à cet égard.
- Par ailleurs, quoique la Commission se doive de relever que des critères écrits précis font toujours défaut au vu des pièces versées au dossier, les procédures d'attribution des licences ou autorisations de transport ont été progressivement clarifiées ou précisées.

#### *- L'introduction éventuelle de la fonction de conseiller politique personnel du ministre*

La Commission d'enquête soulève la question de la séparation, dans le chef des hauts fonctionnaires des différents départements ministériels, des fonctions de conseiller politique personnel du ministre et des fonctions de direction administrative. Elle retient que cette discussion dépasse très largement le cadre de la Commission d'enquête.

Une partie de la Commission estime que souvent un problème consiste dans le fait qu'actuellement des conseillers de Gouvernement assumant le rôle de conseiller politique direct du ministre et dont certains affichent ouvertement une appartenance politique déterminée, occupent en même temps une fonction de gestionnaire administratif du ministère.

S'il est tout à fait légitime que le ministre puisse s'entourer d'un conseiller politique personnel, il faudrait toutefois également que cette fonction soit liée à la personne et à la durée de son mandat. La fonction de conseiller politique ne devrait toutefois pas comporter des pouvoirs hiérarchiques par rapport à l'administration.

#### *- Les aspects institutionnels*

##### *- Dépassement du délai raisonnable de l'enquête pénale*

La commission soulève également la question des raisons de la lenteur de l'instruction judiciaire et de l'identification des responsabilités à l'origine du fait que cette instruction n'a pas respecté le principe du délai raisonnable.

Ainsi la Commission d'enquête constate-t-elle que le jugement du Tribunal correctionnel du 10 mars 2003 a accepté comme fondé le moyen de la défense tiré du dépassement du délai raisonnable prévu à l'article 6-1 de la Convention européenne de la Sauvegarde des Droits de l'Homme. Les juges relèvent en l'occurrence que les faits reprochés à M. Jean Morby remontent à plus de dix ans. Ils considèrent que le degré de complexité de l'affaire ne saurait justifier une enquête de presque six ans, délai qu'ils qualifient d'anormal. Ils estiment encore que le délai supplémentaire de trois ans et deux mois entre la date de la clôture de l'instruction et la date de la citation du prévenu à l'audience constitue également un délai anormalement long. En conséquence du dépassement du délai raisonnable, les juges ont estimé que, conformément à la jurisprudence, il y avait lieu de faire bénéficier M. Jean Morby de circonstances atténuantes quant à l'application d'une peine.

La Commission d'enquête propose de saisir la Commission juridique de cette problématique. Il appartiendra alors à cette commission parlementaire permanente d'entendre le Procureur d'Etat en ses explications sur ce point et de faire rapport à la Chambre des Députés.

##### *- Réforme du droit d'enquête parlementaire*

La Commission d'enquête se doit de s'exprimer sur l'orientation future du droit d'enquête parlementaire, alors qu'une fois de plus il est apparu que la loi du 18 avril 1911 ne répond plus au cadre institu-

tionnel et sociopolitique actuel. Les lacunes de cette législation étaient déjà apparues en 1982 à l'occasion de la commission d'enquête parlementaire chargée d'instruire l'affaire dite du siècle. Le juriste luxembourgeois Me Alex Bonn avait à l'époque déjà soulevé le problème et les experts belges consultés dans le présent dossier se sont exprimés dans le même sens. C'est à bon escient que les experts Francis Delpérée et Roger Lallemant soulignent dans leur avis que le droit d'enquête parlementaire a été conçu à une époque où il n'avait pas l'intérêt dont il bénéficie aujourd'hui dans la plupart des démocraties parlementaires modernes. Il s'agira de préciser certaines hypothèses qui ne pouvaient être prévues en 1911 et en particulier de déterminer les modalités du concours d'une enquête parlementaire et d'une enquête pénale.

La Commission note dans ce contexte que la loi luxembourgeoise de 1911 est exactement calquée sur la loi belge du 3 mai 1880 sur les enquêtes parlementaires. Or le législateur belge a procédé en 1996 à une modernisation de cette loi, dont le législateur luxembourgeois pourrait de nouveau utilement s'inspirer.

Luxembourg, le 11 juillet 2003

*Le Rapporteur,*  
Gusty GRAAS

*Le Président,*  
Lucien WEILER

- Annexes:* – Jugement No 588/2003 de la Chambre correctionnelle de l'Arrondissement de Luxembourg dans la cause du Ministère Public contre MORBY Jean; audience publique du 10 mars 2003
- Notes d'information

\*

## ANNEXE 1

**AUDIENCE PUBLIQUE DU 10 MARS 2003**

Le tribunal d'arrondissement de et à Luxembourg, *chambre correctionnelle*, a rendu le jugement qui suit:

dans la cause du Ministère Public contre

ex. p. MORBY Jean,  
né le 7 avril 1940 à Luxembourg,  
demeurant à L-8265 Mamer, 45, rue des Prés,  
– prévenu –

\*

**FAITS**

Par citation du **6 août 2002**, Monsieur le Procureur d'Etat près le tribunal d'arrondissement de Luxembourg a requis le prévenu de comparaître à l'audience publique du **18 novembre 2002** devant le tribunal correctionnel de ce siège, pour y entendre statuer sur les préventions suivantes:

*principalement: corruption des fonctionnaires publics (princ. article 247 du code pénal, subs. article 246 du code pénal);*

*subsidiairement: délit d'immixtion (article 245 du code pénal).*

A cette audience, Madame le vice-président constata l'identité du prévenu **Jean MORBY** et lui donna connaissance de l'acte qui a saisi le tribunal.

Maître Gaston VOGEL, avocat, demeurant à Luxembourg, mandataire du prévenu Jean MORBY, donna lecture d'un corps de conclusions déposé ensuite au bureau du tribunal.

Maître Marc BADEN, avocat, demeurant à Luxembourg, mandataire du prévenu Jean MORBY, déposa également des conclusions et en donna lecture.

A l'audience publique du **19 novembre 2002**, Maître Gaston VOGEL déposa deux corps de conclusions et en donna lecture.

Les témoins Henri NILLES et Pierre KOHNEN furent entendus, chacun séparément, en leurs déclarations orales, après avoir prêté le serment prévu à l'article 155 du code d'instruction criminelle.

A l'audience publique du **20 novembre 2002**, le témoin Pierre KOHNEN fut entendu en ses déclarations orales.

A l'audience publique du **21 novembre 2002**, le témoin Pierre KOHNEN fut entendu en ses déclarations orales.

A l'audience publique du **25 novembre 2002**, Maîtres Gaston VOGEL et Marc BADEN déposèrent un corps de conclusions et Maître Gaston VOGEL en donna lecture.

Le témoin Pierre KOHNEN fut entendu en ses déclarations orales.

A l'audience publique du **26 novembre 2002**, les témoins Jeff NEUENS et Jakob GUTH furent entendus, chacun séparément, en leurs déclarations orales, après avoir prêté le serment prévu à l'article 155 du code d'instruction criminelle.

A l'audience publique du **27 novembre 2002**, le témoin Igor BURGHARDT fut entendu en ses déclarations orales, après avoir prêté le serment prévu à l'article 155 du code d'instruction criminelle.

Le témoin Jeff NEUENS fut entendu en ses déclarations orales.

A l'audience publique du **28 novembre 2002**, Maîtres Gaston VOGEL et Marc BADEN déposèrent un corps de conclusions et Maître Gaston VOGEL en donna lecture.

Les témoins Henri GRETHEN, Mady DELVAUX-STEHRRES, Marcel SCHLECHTER, Joseph BOUQUET et Norbert HAUPERT furent entendus, chacun séparément, en leurs déclarations orales, après avoir prêté le serment prévu à l'article 155 du code d'instruction criminelle.

Emile FERRO refusa de déposer sous la foi du serment.

A l'audience publique du **29 novembre 2002**, les témoins Helmut SPERL, Henri NILLES, Fernand CONRARDY, Monique DUCOMBLE, Marcel EHLINGER, Fernand JEITZ, Norbert LUDWIGS et Camille WEIS furent entendus, chacun séparément, en leurs déclarations orales, après avoir prêté le serment prévu à l'article 155 du code d'instruction criminelle.

A l'audience publique du **2 décembre 2002**, les témoins Robert GOEBBELS, Michel MAQUIL, Ferdinand KOHN, Henri RINNEN, Arthur WELTER, Thierry NOTHUM, Albert ENGEL et Gérard EISCHEN furent entendus, chacun séparément, en leurs déclarations orales, après avoir prêté le serment prévu à l'article 155 du code d'instruction criminelle.

A l'audience publique du **3 décembre 2002**, les témoins Charles STEINMETZ, Victor ROSSI, Guy SCHAUL, Arthur LORANG, René THEIN, Frantz WALLENBORN, Pierre WEIRIG et John WEICHERDING furent entendus, chacun séparément, en leurs déclarations orales, après avoir prêté le serment prévu à l'article 155 du code d'instruction criminelle.

A l'audience publique du **4 décembre 2002**, les témoins Gilbert DE WAHA, Guy AREND, Erwin KALMES, Fernand KESSELER, Frinn SCHROEDER, Joël THILL, Yves FISCHER, Claude DE LA HAMETTE et Christian Andersen PETERSEN furent entendus, chacun séparément, en leurs déclarations orales, après avoir prêté le serment prévu à l'article 155 du code d'instruction criminelle.

A l'audience publique du **9 décembre 2002**, les témoins Michel MAQUIL, Mathias FELTEN, Doris KERSCHEN, Guy HEINTZ, Jean-Paul RISCHARD, Jean-Pierre WELTER, Gunnar PEDERSEN et Finn SCHMIDT furent entendus, chacun séparément, en leurs déclarations orales, après avoir prêté le serment prévu à l'article 155 du code d'instruction criminelle.

A l'audience publique du **11 décembre 2002**, les témoins Maria TETI, Wilfried CORBEEL, Pierre KOHNEN furent entendus, chacun séparément, en leurs déclarations orales, après avoir prêté le serment prévu à l'article 155 du code d'instruction criminelle.

Le témoin et expert Emile DENNEWALD fut entendu en ses déclarations et explications après avoir prêté les serments prévus aux articles 36 et 155 du Code d'instruction criminelle.

A l'audience publique du **12 décembre 2002**, les témoins Herman VAN KASTEREN, Ingrid VERWERFT, Henk DE JONGH et Josiane HOFFMANN furent entendus, chacun séparément, en leurs déclarations orales, après avoir prêté le serment prévu à l'article 155 du code d'instruction criminelle.

A l'audience publique du **16 décembre 2002**, le prévenu Jean MORBY fut entendu en ses explications et moyens de défense.

A l'audience publique du **17 décembre 2002**, le représentant du Ministère Public, Monsieur Jean-Paul FRISING, Procureur d'Etat adjoint, résuma l'affaire et conclut à la condamnation du prévenu Jean MORBY.

Maître Gaston VOGEL, avocat, demeurant à Luxembourg, exposa plus amplement les moyens de défense du prévenu Jean MORBY.



A l'audience publique du **18 décembre 2002**, Maître Gaston VOGEL continua ses plaidoiries.

Maître Marc BADEN, avocat, demeurant à Luxembourg, exposa plus amplement les moyens de défense du prévenu Jean MORBY.

Monsieur Jean-Paul FRISING, Procureur d'Etat adjoint, donna quelques explications.

Ensuite Maître Gaston VOGEL et Maître Marc BADEN répliquèrent.

Le tribunal prit l'affaire en délibéré et rendit à l'audience publique de ce jour, date à laquelle le prononcé avait été fixé, le

### **JUGEMENT QUI SUIT:**

Vu la citation à prévenu du **6 août 2002 (not. 14201/1991cd)** régulièrement notifiée.

Vu l'arrêt No **50/02 Ch.c.C.** du **21 février 2002** de la chambre du conseil de la Cour d'appel du Grand-Duché de Luxembourg.

QUANT AUX MOYENS DE PROCEDURE SOULEVES PAR LA DEFENSE:

#### **A) Quant au moyen tiré de la violation de l'article 6-1 de la Convention Européenne de Sauvegarde des Droits de l'Homme en rapport avec le principe du procès équitable:**

In limine litis, la défense de Jean MORBY soulève la nullité de la citation à prévenu du Ministère Public du 6 août 2002 pour violation flagrante du principe qu'un procès doit être équitable, au sens de l'article 6-1 de la Convention Européenne de Sauvegarde des Droits de l'Homme, alors que le principe de l'égalité des armes n'aurait pas été respecté par le Ministère Public.

Jean MORBY reproche au Ministère Public d'avoir rompu l'équilibre du procès en le plaçant dans une situation désavantageuse, alors qu'il est prévenu de l'infraction de corruption passive et que ceux qui seraient susceptibles d'être mis en cause du chef de corruption active ne sont pas prévenus. D'autre part, Jean MORBY estime qu'il est injuste qu'il devra se défendre comme prévenu, alors que les autres ont le privilège de comparaître comme témoins.

Le tribunal a joint l'incident au fond.

Un procès ne serait équitable au sens de l'article 6-1 de la Convention Européenne de Sauvegarde des Droits de l'Homme s'il se déroulait dans des conditions de nature à placer injustement un accusé dans une situation désavantageuse vis-à-vis de la partie adverse (CEDH, Arrêt DELCOURT du 17 janvier 1970, série A, No 11, p. 18, § 34).

Tout d'abord, il est reproché par la défense au Ministère Public d'avoir poursuivi Jean MORBY du chef de corruption passive, tandis que ceux qui auraient pu être mis en cause du chef de corruption active n'ont point été poursuivis.

Or, „au lieu de considérer dans la corruption un crime unique dont le fonctionnaire serait l'auteur principal et le particulier le coauteur essentiel, (le législateur) a fait des deux aspects de ce phénomène criminel unique deux crimes distincts, le crime de corruption qu'on qualifie généralement de passive commis par le fonctionnaire, et le crime de corruption dite active commis par celui qui a fait des dons ou promesses“ (Rigaux et Trousse: Les crimes et les délits du code pénal, t. IV, p. 279). Comme l'acte du corrompu est un délit complet et distinct de celui du corrupteur, le corrompu peut être poursuivi et puni sans qu'il soit nécessaire de poursuivre et de punir en même temps celui qui a corrompu. Or, en vertu du principe de l'opportunité des poursuites, l'appréciation de poursuivre ou de ne pas poursuivre quelque un appartient seul au Ministère Public dont les magistrats sont libres de prendre leurs décisions. Dès lors, il n'incombe pas à la juridiction de jugement de critiquer cette décision.

Le principe de l'égalité des armes énoncé par l'article 6-1 de la Convention Européenne de Sauvegarde des Droits de l'Homme doit encore s'entendre comme la possibilité raisonnable offerte à chaque partie de présenter sa cause.

En matière répressive, lorsque la loi n'établit pas un mode de preuve, le juge du fond apprécie souverainement en fait la valeur probante des éléments sur lesquels il fonde sa conviction qui lui sont réguliè-

rement soumis et que les parties ont pu librement contredire, ce pouvoir d'appréciation du juge n'étant pas incompatible avec les garanties données au justiciable par l'article 6 de la Convention Européenne de Sauvegarde des Droits de l'Homme (cf. VELU et ERGEC: La Convention Européenne des Droits de l'Homme, éd. 1990, No 489).

Ce droit comporte à l'article 6-3 pour l'accusé le droit d'interroger et de faire interroger les témoins à charge, et d'obtenir la convocation et l'interrogation des témoins à décharge dans les mêmes conditions que les témoins à charge (cf. Note Jean-François RENUCCI sous CEDH, 26 mars 1996, Dalloz 1997, sommaires commentées, p. 207).

En l'espèce, le prévenu a eu le droit d'interroger ou de faire interroger les témoins et d'obtenir convocation des témoins à décharge dans les mêmes conditions que les témoins à charge. Suite à l'instruction à l'audience et l'audition de tous les témoins à charge et à décharge, les droits de la défense du prévenu n'ont pas été réduits et le principe de l'égalité des armes entre la partie poursuivante et le prévenu a été respecté.

Le prévenu ne prouve pour le surplus pas en quoi ses intérêts auraient été lésés, respectivement en quoi ses droits de la défense auraient été violés.

Le tribunal conclut qu'il n'y a en l'espèce pas eu violation de l'article 6-1 de la Convention Européenne des Droits de l'Homme. Le moyen n'est partant pas fondé.

#### **B) Quant au moyen tiré de la violation de l'article 6-1 de la Convention Européenne de la Sauvegarde des Droits de l'Homme pour non-respect du délai raisonnable:**

Les défenseurs du prévenu ont fait valoir que le délai raisonnable prévu à l'article 6.1 de la Convention Européenne de la Sauvegarde des Droits de l'Homme n'aurait pas été respecté en l'espèce, alors que les faits reprochés à Jean MORBY remontent à plus de dix ans.

Jean MORBY demande que la poursuite dirigée contre lui soit déclarée irrecevable.

Aux termes de l'article 6-1 de la Convention Européenne de la Sauvegarde des Droits de l'Homme, „toute personne a droit à ce que sa cause soit entendue équitablement, publiquement et dans un délai raisonnable par un tribunal indépendant et impartial“.

Cependant, ni l'article 6-1 de ladite Convention, ni une loi nationale ne précisent les effets que le juge du fond devrait déduire d'un dépassement qu'il constaterait du délai raisonnable.

La Convention ne dispose notamment pas que la sanction de ce dépassement consisterait dans l'irrecevabilité des poursuites motivée par la constatation expresse de la durée excessive de la procédure.

Il incombe à la juridiction du jugement d'apprécier, à la lumière des données de chaque affaire, si la cause est entendue dans un délai raisonnable, et, dans la négative, de déterminer les conséquences qui pourraient en résulter.

Selon une jurisprudence belge constante qui est également adoptée par les cours et tribunaux luxembourgeois, les conséquences qui résulteraient du dépassement du délai raisonnable doivent être examinées d'une part sous l'angle de la preuve et d'autre part, sous l'angle de la sanction pénale qu'il y a lieu de rattacher à ces faits (Cass. Belge, 24.1.1990, Pas. 1990, I, p. 607; Cass. belge, 27.5.1990, RDP 1992, p. 998; TA Lux., No 409/95 du 22.2.95).

Il y a lieu de relever que, mis à part le principe de l'opportunité des poursuites dont est investi le Parquet, notre Code d'instruction criminelle ne permet qu'à la seule juridiction d'instruction de décider qu'il n'y a pas lieu de poursuivre un individu, et ceci dans l'hypothèse précise de l'article 128 du Code d'instruction criminelle. Il en découle que la juridiction de jugement ne saurait retenir, dans le cas où elle retiendrait le dépassement du délai raisonnable, qu'un allègement de la peine à prononcer en cas de condamnation.

Le point de départ du délai se situe à la date où une personne se trouve accusée, cette date pouvant être suivant le cas celle de l'ouverture des enquêtes préliminaires, de l'inculpation ou de l'arrestation (cf. Cour d'Appel, 12 juillet 1994, arrêt No 273/94).

En l'espèce, les faits reprochés au prévenu se sont passés entre 1988 et 1993. Une information a été ouverte le 16 juin 1993. Le dossier a été clôturé par le juge d'instruction le 15 octobre 1999. La chambre du conseil a ordonné le non-lieu par une ordonnance du 30 mai 2000. Le Procureur Général d'Etat a interjeté appel et la Chambre du Conseil de la Cour d'Appel a, en date du 21 février 2002, ordonné le

renvoi de l'affaire. Contre cet arrêt, Jean MORBY s'est pourvu en cassation. Ce recours a été déclaré irrecevable par une décision No 18/2002 du 27 juin 2002.

Le caractère raisonnable de la procédure s'apprécie suivant les circonstances de la cause et non in abstracto (cf. S. GUINCHARD, J. BUISSON, Procédure pénale, No 377, p. 263, Litec). Trois critères se sont dégagés de la jurisprudence de la Cour Européenne des Droits de l'Homme, pour apprécier le délai raisonnable d'un procès, à savoir la complexité de l'affaire, le comportement du délinquant et, enfin, le comportement des autorités nationales.

La présente espèce a été sans aucun doute d'une certaine complexité et a nécessité une enquête laborieuse au cours de laquelle des commissions rogatoires internationales ont dû être exécutées. En ce qui concerne le comportement de Jean MORBY, il est certes exact qu'il n'a pas été très coopératif, mais aucune attitude dilatoire ne saurait être mise à son compte. Quant au comportement des autorités nationales, la Cour Européenne des Droits de l'Homme a décidé que l'Etat est tenu de prendre toutes les mesures nécessaires afin de satisfaire à l'exigence de célérité de ses services.

En l'espèce, l'enquête a nécessité presque six années, ce qui constitue une durée anormale, même si les faits sont d'une certaine complexité et même si des devoirs à l'étranger ont dû être accomplis. D'autre part, l'instruction à l'audience a permis de dégager que l'enquête comporte beaucoup de lacunes, tel qu'il sera expliqué ci-après, et fait apparaître de graves négligences, notamment au regard de l'exploitation des pièces saisies.

Il a fallu encore un délai de trois ans et deux mois entre la date de la clôture de l'instruction et la date de la citation du prévenu à l'audience, ce qui constitue un délai anormalement long, même si toutes les instances ont été épuisées après l'ordonnance de non-lieu.

Il convient encore de remarquer que trois témoins importants sont entre-temps décédés (à savoir Johann BERGER, Claude PESCH et Albert SCHRAM); d'autres témoins cités ont eu du mal à se souvenir de l'époque où les faits se sont déroulés.

Compte tenu des développements qui précèdent, le tribunal estime qu'un laps de temps important s'est écoulé depuis le début de l'instruction jusqu'à l'audience publique, à savoir plus de neuf années. Il y a dès lors lieu de retenir que le délai raisonnable prévu à l'article 6-1 de la Convention Européenne de la Sauvegarde des Droits de l'Homme n'a pas été respecté.

Ce délai déraisonnable a eu pour conséquences que le prévenu a été pendant tout ce délai dans l'incertitude quant au sort réservé à son affaire, respectivement quant à l'issue du procès. D'autre part, il y a lieu de déplorer, au cours de ce délai, la mémoire défaillante de nombreux témoins, et surtout, le décès de trois témoins importants.

Il résulte de ce qui précède que le moyen tiré du dépassement du délai raisonnable est fondé. Avant de se prononcer sur les conséquences liées à cette constatation, il y a lieu d'analyser les préventions qui sont reprochées au prévenu.

### **C) Quant au moyen de nullité relatif à la citation à prévenu:**

Jean MORBY fait plaider la nullité de la citation à prévenu en soulevant l'*exceptio obscuri libelli*.

Le tribunal a joint l'incident au fond.

L'*exceptio obscuri libelli*, basée sur l'article 6, alinéa 3 de la Convention Européenne de la Sauvegarde des Droits de l'Homme, qui est d'ordre public, relève du droit qu'a tout prévenu à être informé dans une langue qu'il comprend, d'une manière détaillée, de la nature de l'accusation portée contre lui.

Ainsi, l'*exceptio obscuri libelli* ne saurait être reçue que pour autant qu'un exposé erroné des faits de la cause ait pu entraver la défense du prévenu (cf. Cour d'Appel, 24.2.1947, P 10, p. 278).

Il découle donc des développements qui précèdent que la citation à prévenu doit indiquer de manière précise les faits pour lesquels un prévenu est poursuivi, afin de lui permettre de préparer sa défense en temps utile et en connaissance de cause.

En l'espèce, la défense critique non seulement la citation à prévenu du 6 août 2002, mais également le contenu de l'arrêt de renvoi du 21 février 2002.

C'est la citation qui, en principe, indique les limites légales dans lesquelles le procès se meut, dans lesquelles le juge doit circonscrire sa décision. Le juge ne peut être saisi que des faits qui sont énoncés dans l'acte qui le saisit; il ne doit statuer que sur ce qui forme l'objet du procès et il commettrait un excès

de pouvoir s'il prononçait sur des faits non contenus dans la citation, s'il s'attribuait ce qui ne lui aurait pas été déféré (cf. VAN ROYE, Manuel de la partie civile, No 201, pp. 241-242).

Le juge du fond apprécie souverainement si la citation permet au prévenu de connaître de façon suffisante l'objet de la prévention et d'assurer ainsi sa défense (M. FRANCHIMONT, Manuel de procédure pénale, p. 513).

La nullité de la citation ne peut être prononcée que si un élément essentiel de cet acte fait défaut ou s'il est établi que l'irrégularité est substantielle et a porté atteinte aux droits de la défense. Si la citation est effectivement nulle, toute la procédure qui s'ensuit est également nulle (ibidem, p. 514).

En l'espèce, il y a lieu de faire la distinction entre l'arrêt de renvoi qui est surtout critiqué par la défense en ce qu'il fait état d'une „quantité non déterminée d'autorisations“, et la citation à prévenu qui date du 6 août 2002.

Il est de principe que l'acte qui saisit la juridiction de jugement, c'est l'ordonnance de renvoi, et non seulement la citation subséquente qui ne fait qu'inviter le prévenu à se présenter devant la juridiction de jugement, en lui indiquant la date et l'heure de l'audience (cf. R. THIRY, II, Précis d'instruction criminelle en droit luxembourgeois, No 338, pp. 201-202). Dans la présente espèce, la citation à prévenu porte encore sur l'article 245 du Code pénal qui est libellé à titre subsidiaire par rapport aux préventions libellées dans l'arrêt de renvoi, en reprenant les mêmes circonstances de temps et de lieu.

En ce qui concerne l'arrêt de renvoi du 21 février 2002, il a fait l'objet d'un recours en cassation qui a été jugé irrecevable par un arrêt du 27 juin 2002. La juridiction du fond est dès lors valablement saisie de cet arrêt de renvoi.

Il s'ensuit que le tribunal n'a pas compétence pour annuler un acte émanant de la Cour d'Appel, décision qui est coulée en force de chose jugée.

Quant à la citation à prévenu, le tribunal est d'avis que le libellé est suffisamment clair et précis pour permettre à Jean MORBY d'organiser sa défense, alors que l'acte de citation directe énonce les mêmes faits dans les mêmes circonstances de temps et de lieux que l'arrêt de renvoi, en les plaçant sous une qualification différente, à savoir celle de l'article 245 du Code pénal, libellé à titre subsidiaire.

Le prévenu, suite aux innombrables interrogatoires devant le juge d'instruction, suite à la lecture du dossier pénal, suite aux actes de procédures subséquents, a été mis en parfaite connaissance des préventions qui lui sont reprochées et il n'a dès lors pas su se méprendre. Ainsi, Jean MORBY a été en mesure de connaître l'objet des poursuites dirigées contre lui et d'assurer utilement sa défense.

Il résulte de ce qui précède que le moyen n'est pas fondé.

#### **D) Quant à la demande en institution d'une expertise:**

La défense de Jean MORBY demande à ce que soit ordonnée une expertise avec la mission de vérifier dans la documentation saisie au Ministère des Transports, si des autorisations de transport ont été indûment accordées, respectivement refusées par Jean MORBY et de vérifier encore, si des autorisations de transport ont été accordées à des transporteurs en rétribution de faveurs promises ou accordées par ceux-ci à Jean MORBY ou au Volleyball-club Mamer (VCM).

Le tribunal a joint l'incident au fond.

Jean MORBY critique l'enquête menée par la police judiciaire qui aurait négligé d'exploiter la documentation saisie et qui n'aurait pas vérifié dans les registres du Ministère des Transports dans lesquels figurent toutes les autorisations de transport qui furent émises par le Ministère, si des entreprises de transport ont reçu un nombre anormalement élevé d'autorisations et si d'autres ont été défavorisées.

Jean MORBY estime qu'une comparaison des situations des différentes entreprises de transport établies au Luxembourg et le nombre des autorisations dont elles ont disposé, aurait permis de rapporter la preuve d'un éventuel pacte de corruption.

D'une part, il convient de rappeler que la charge de la preuve du pacte de corruption et du favoritisme pratiqué par Jean MORBY appartient au Ministère Public. Celui-ci n'a, au cours de l'instruction, pas jugé utile que des experts évaluent les différentes pièces qui ont été saisies.

Les juges du fond apprécient souverainement s'il y a lieu d'ordonner un supplément d'information, en tenant compte de l'utilité que cette mesure peut avoir pour la formation de sa conviction (cf. Cour d'Appel, Ch. crim., 22.11.93, Aff. MP/Peiffer et consorts).

L'instruction de l'affaire à l'audience, et notamment l'audition des nombreux témoins convoqués par la défense, a permis d'éclairer le tribunal à suffisance sur la question de savoir si telle entreprise de transport a été favorisée suite à une intervention de Jean MORBY, respectivement si telle autre entreprise a été défavorisée.

En effet, aucun transporteur, à part le témoin Mathias FELTEN, dont la déposition sera analysée ci-après, ne s'est plaint de ce qu'il n'aurait pas obtenu l'autorisation dont il avait besoin. Tous les transporteurs interrogés ont déclaré avoir obtenu ces autorisations sans intervention préalable auprès de Jean MORBY, alors que l'enquête policière avait laissé apparaître une différence de traitement des différentes entreprises.

Ainsi, l'instruction à l'audience a également apporté des précisions sur d'autres aspects importants, et a permis la comparaison des situations économiques différentes des entreprises de transport en fonction notamment de l'importance de l'entreprise, de la nature, de la fréquence et des destinations des trajets qu'elles effectuaient.

Eu égard à ce qui précède et eu égard à la décision au pénal à intervenir, la demande en institution d'une expertise n'est pas fondée.

**E) Quant à la demande en consultation de l'intégralité des cartons saisis dans la présente affaire:**

Dans son corps de conclusions déposé en date du 19 novembre 2002, la défense de Jean MORBY a demandé à pouvoir consulter les pièces saisies dans la présente affaire et notamment les documents relatifs aux demandes en obtention d'autorisations et les données relatives à l'attribution des autorisations saisis suivant procès-verbal No 2-142/94 et ses annexes.

Jean MORBY fait état d'une violation de ses droits de la défense au cas où l'accès à ces pièces lui serait refusé et conclut à la nullité de la procédure en cas de refus.

Le Ministère Public a pris position au sujet de cette demande à l'audience du 19 novembre 2002 en soutenant que toutes les pièces faisant l'objet du procès ont été communiquées intégralement à la défense. Il rappelle encore que la défense n'a, jusqu'ici pas demandé accès aux cartons contenant toutes les pièces qui ont été saisies au cours de cette affaire et que d'autre part, le Parquet a immédiatement donné satisfaction à la demande de communication de pièces précises (telles que les pièces relatives au volet „HÜTTER“ en août 2002).

Le tribunal a joint l'incident au fond.

Tout d'abord, il convient de remarquer que pendant les années où l'instruction de la présente affaire était en cours, la défense avait, à tout moment, la faculté de demander à inspecter tous les cartons contenant l'intégralité des pièces saisies, qui se trouvaient depuis le moment de leur saisie au tribunal, comme le prescrit l'article 33, alinéa 6 du Code d'instruction criminelle.

En vertu de l'article 85 du Code d'instruction criminelle, qui accorde à l'inculpé et à ses conseils le droit de prendre communication des pièces du dossier, Jean MORBY avait la faculté de demander la communication de toute pièce au juge d'instruction.

Il ne saurait dès lors pas conclure à une lésion des droits de la défense, alors qu'à aucun moment de la procédure, ces dispositions élémentaires du Code d'instruction criminelle n'ont été violées.

En l'espèce, la défense, dans son corps de conclusions du 19 novembre 2002, demande la consultation de ces pièces au motif „que seules ces pièces pourraient éclaircir les magistrats sur le prétendu pacte frauduleux reproché à Jean MORBY“, mais ne précise pas quelles seraient les pièces à décharge qui pourraient prouver son innocence.

Comme il a été remarqué ci-avant au sujet de la demande en instauration d'une expertise, la charge de la preuve incombe au Ministère Public. Celui-ci estime que la présente affaire se base uniquement sur les pièces communiquées en photocopie aux parties et que seules ces pièces seront prises en compte et examinées lors des débats à l'audience.

Il convient de relever que l'instruction à l'audience n'a porté que sur les seules pièces qui sont comprises dans le dossier répressif.

La défense de Jean MORBY soulève encore que le procès violerait le principe de l'équité résultant de l'article 6 de la Convention Européenne de Sauvegarde des Droits de l'Homme si „une majorité de documents névralgiques n'ont pas été examinés et portés à la connaissance de la défense“.

D'une part, il y a lieu de rappeler qu'à aucun moment de l'instruction, l'accès aux pièces du dossier n'a été refusé à Jean MORBY; il ne l'a d'ailleurs jamais demandé à ce stade de la procédure. D'autre part, il s'agit de pièces qui ont été saisies au Ministère des Transports, soit au lieu de travail du prévenu, respectivement au domicile de celui-ci. Le contenu des caisses n'est dès lors pas inconnu à Jean MORBY et il a connaissance de ces pièces et documents, alors qu'il s'agit pour la plus grande partie de documents qui relèvent de son travail et de ses activités privées (VCM).

Le tribunal ne doit autoriser la production de pièces qu'autant qu'il la juge utile à la défense et à la découverte de la vérité (LE POITTEVIN, Code d'instruction criminelle, article 190, No 85).

Pour la formation de sa conviction, le tribunal se base uniquement sur les pièces du dossier qui lui a été communiqué par le Ministère Public et qui est le même que celui dont dispose la défense.

La raison pour laquelle Jean MORBY demande la consultation des cartons énumérés dans le corps de conclusions versé en date du 19 novembre 2002, se couvre d'ailleurs avec les motifs de la demande en institution d'une expertise: il s'agit d'établir en réalité l'existence éventuelle du pacte frauduleux.

L'audition des témoins, notamment des fonctionnaires du Ministère des Transports travaillant ou ayant travaillé au Service des autorisations, a apporté des renseignements suffisamment clairs aux débats sur la procédure d'attribution des autorisations, le nombre des autorisations disponibles, les besoins des différentes entreprises et le rôle du prévenu dans l'attribution.

Il s'ensuit que les intérêts du prévenu, qui, au stade de l'instruction de l'affaire, ne s'est pas soucié du contenu des cartons, ne se trouvent pas lésés s'il n'inspecte pas le contenu des pièces qui n'ont d'ailleurs pas fait l'objet des débats.

Il s'ensuit que le moyen n'est pas fondé.

**F) Quant à la demande en nullité de la procédure tirée d'une prétendue expertise faite par le commissaire en chef Pierre KOHNEN à l'audience du 21 novembre 2002:**

A l'audience du 21 novembre 2002, le commissaire en chef Pierre KOHNEN, entendu comme témoin, a présenté un calcul de probabilités, basé sur le nombre d'autorisations CEMT pour l'année 1991, en comparant la situation de Johann BERGER, qui pour l'année 1991 avait obtenu 11 autorisations de transport sur un nombre total de 40 autorisations, à celle d'une personne ayant trois fois de suite „6 Richteger am Lotto“. D'après les calculs de Pierre KOHNEN, Johann BERGER aurait obtenu à lui seul 26,5% des autorisations CEMT disponibles pour cette année.

La défense estime que les calculs de probabilité présentés par l'enquêteur constituent une violation des droits de la défense et sont contraires au principe de l'égalité des armes, alors qu'il s'agit d'un véritable travail d'expert qui n'est pas de la compétence d'un enquêteur et que ces calculs n'ont pas été communiqués à la défense qui est dès lors dans l'impossibilité de les vérifier.

Le tribunal a joint l'incident au fond, tout en demandant au témoin Pierre KOHNEN de continuer ses dépositions sans revenir sur les calculs de probabilités.

Le tribunal est d'avis que les calculs présentés par le témoin Pierre KOHNEN ne constituent pas une expertise, mais seulement un élément de ses dépositions qui, s'il peut être sujet à critique, ne constitue néanmoins pas une violation flagrante des droits de la défense.

Le tribunal apprécie souverainement les déclarations faites par les témoins. En ce qui concerne les calculs de probabilités critiqués, le tribunal ne les prend pas en considération pour former sa conviction. C'est d'ailleurs pour cette raison que le tribunal a demandé au témoin de laisser de côté les développements relatifs à ces calculs, qui non seulement ne sont pas basés sur une étude approfondie des besoins en autorisations de transport de toutes les entreprises de transport installées au Grand-Duché, du nombre et de la catégorie des autorisations sollicitées, ainsi que de leur utilisation par ces entreprises, mais qui n'apportent en plus rien à la manifestation de la vérité.

Il n'y a dès lors pas lieu d'annuler la procédure. Par conséquent, le moyen n'est pas fondé.

**G) Quant à la demande basée sur l'ancien article 279-4 du Code de procédure civile:**

Dans un corps de conclusions déposé en date du 25 novembre 2002, la défense de Jean MORBY s'oppose à ce que les témoins cités, notamment les enquêteurs Pierre KOHNEN et Jeff NEUENS, lisent et commentent des textes qu'ils projettent sur un écran.

Cette demande est basée sur l'article 279-4 du Code de procédure civile qui constitue actuellement l'article 412 du Nouveau Code de procédure civile qui dispose que: „Les témoins ne peuvent lire aucun projet.“

Le tribunal a joint l'incident au fond.

La défense de Jean MORBY critique en effet la manière de déposer des témoins Pierre KOHNEN et Jeff NEUENS qui, pour mieux pouvoir expliquer ce dossier complexe, ont projeté sur un écran installé dans la salle d'audience des extraits des procès-verbaux et des reproductions de certaines pièces à l'aide d'une méthode informatisée appelée „power-point“.

Le Ministère Public soulève à juste titre que la défense de Jean MORBY n'a pas fait d'objections lors des audiences du 19, 20 et 21 novembre 2002 lorsque les témoins Pierre KOHNEN et Jeff NEUENS ont présenté les résultats de leurs investigations de la même manière. D'autre part, il estime que les droits de la défense ne se trouvent pas lésés, alors que les enquêteurs n'ont recours à la méthode „power-point“ que pour rendre plus clairs les éléments de l'enquête.

En matière répressive, tout comme en matière civile, il est de principe que les témoins déposent oralement. Ce principe est le corollaire de l'article 242 du Nouveau Code de procédure civile qui s'applique aussi bien aux procédures pénales (cf. FRANCHIMONT, Manuel de procédure pénale, p. 782). Le principe d'oralité des débats s'oppose en principe à ce que les témoins qui doivent déposer spontanément d'après leurs seuls souvenirs, lisent, à l'audience, une déclaration écrite préparée à l'avance ou s'aident de documents écrits.

Le principe de l'oralité du témoignage est déduit encore des articles 70, 153 et 190-1 du Code d'instruction criminelle.

D'autre part, l'article 190-1 du Code d'instruction criminelle dispose que „les pièces pouvant servir à conviction ou à décharge sont représentées aux témoins et aux parties“.

Il est généralement admis qu'il existe une atténuation au principe de l'oralité de la déposition des témoins dans la mesure où on admet l'usage de notes dans des matières techniques ou d'ordre spécial, dans lesquelles il est question de chiffres qui doivent être donnés ou reproduits avec précision dans l'intérêt de la cause (cf. FRANCHIMONT, Manuel de procédure pénale, p. 782; Juris-Classeur pénal, sub art. 427 à 457, fascicule 20, No 56).

Dans la présente espèce, les documents présentés à l'aide de la méthode „power-point“ constituent des copies des pièces contenues dans le dossier répressif, communiquées auparavant à la défense, Il convient par ailleurs de rappeler qu'au départ, Jean MORBY ne s'est pas opposé à ce que les enquêteurs fassent leurs dépositions en se servant du procédé technique, critiqué seulement en date du 25 novembre 2002.

Il est incontestable que la présente affaire est d'une certaine complexité et la discussion à l'audience de nombreux documents qui avaient été saisis s'est avérée indispensable. Un commentaire de ces documents de mémoire par les enquêteurs aurait sans doute contribué à compliquer davantage les débats.

D'autre part, la manière de procéder des enquêteurs n'a nullement lésé les droits de la défense. Au contraire, Jean MORBY a pu commenter les pièces et documents ainsi présentés, en apportant des précisions complémentaires qu'il avait refusé de donner aux enquêteurs au moment où ceux-ci étaient chargés de l'enquête.

Il découle des développements qui précèdent que le moyen n'est pas fondé.

#### **H) Quant à la demande en nullité des dépositions des témoins Pierre KOHNEN et Jeff NEUENS:**

A l'audience du 27 novembre 2002, le témoin Jeff NEUENS a, lors de sa déposition, fait état d'une comparaison des déclarations d'un témoin, à savoir Doris KERSCHEN, auprès de la police judiciaire et ultérieurement devant le juge d'instruction. Questionné sur le fait comment il a pu avoir connaissance des dépositions que les témoins ont fait devant le juge d'instruction, Jeff NEUENS a déclaré avoir reçu communication de ces dépositions par le Parquet.

La défense de Jean MORBY soulève que le Ministère Public a ainsi privilégié deux témoins en leur faisant parvenir des pièces qu'ils n'auraient pas dû avoir, en créant ainsi deux catégories différentes de témoins, alors que suivant les dispositions du Code d'instruction criminelle, aucune distinction n'est faite entre les enquêteurs qui déposent comme témoins et les autres témoins. Jean MORBY estime qu'il s'agit d'une lésion des droits de la défense, inadmissible eu égard au principe de l'égalité des armes.

Le Ministère Public conclut à l'irrecevabilité de ce moyen, au motif qu'aucun texte ne prévoit l'annulation des dépositions d'un témoin et que le tribunal a seulement la possibilité de ne pas tenir compte de tel ou tel témoignage.

Le Ministère Public estime encore qu'il n'est résulté de la circonstance critiquée aucun grief pour Jean MORBY.

Le tribunal a joint l'incident au fond.

Il y a lieu de constater que les remarques faites par l'enquêteur Jeff NEUENS au sujet des versions différentes de certains témoins, lorsqu'ils ont été entendus par la police judiciaire et plus tard, par le juge d'instruction, ne l'étaient que de manière accessoire. L'intention du Ministère Public en communiquant aux enquêteurs les dépositions de certains témoins faites devant le juge d'instruction était de leur permettre d'avoir une meilleure vue d'ensemble du dossier. En effet, plusieurs témoins ne sont pas restés à la version qu'ils ont racontée aux enquêteurs de la police judiciaire, mais ont déposé devant le juge d'instruction en faveur du prévenu, version qu'ils ont maintenue lorsqu'ils ont été entendus à l'audience.

Le principe de l'égalité des armes implique „l'obligation d'offrir à chaque partie une possibilité raisonnable de présenter sa cause, y compris ses preuves, dans des conditions qui ne la placent pas dans un net désavantage par rapport à son adversaire“ (cf. arrêt de la Cour Européenne des Droits de l'Homme, DOMBO Beheer B.V. c/PAYS-BAS, No A274).

Il n'y a pas eu de violation de ce principe par le fait que les enquêteurs ont reçu communication des dépositions faites ultérieurement par les témoins devant le juge d'instruction, ceci d'autant plus que ces témoignages ont été plus favorables au prévenu et ont constitué des éléments à décharge.

Dès lors, le moyen de nullité n'est pas fondé.

#### **I) Quant à l'opposition à une déposition sous la foi du serment du témoin Emile FERRO:**

A l'audience du 28 novembre 2002, Emile FERRO a été convoqué à déposer comme témoin. Eu égard au fait que le témoin était susceptible de se charger lui-même en cas de déposition sous la foi du serment, il a été rendu attentif par le tribunal à son droit de ne pas déposer sous la foi du serment.

Emile FERRO a alors déclaré qu'il souhaitait ne pas déposer sous la foi du serment.

Le Ministère Public a soumis à l'appréciation du tribunal d'entendre Emile FERRO à titre de simple renseignement.

La défense de Jean MORBY s'est opposée à toute déposition de Emile FERRO sans prestation de serment.

Le tribunal a décidé de ne pas entendre Emile FERRO et a joint l'incident au fond.

Il est en droit pénal un principe général et absolu, inscrit dans la loi de façon non équivoque, à savoir que toute personne dont la déposition paraît nécessaire doit être entendue sous la foi du serment. Une personne entendue à l'audience ne peut être dispensée du serment. (cf. G. BELTJENS. Encyclopédie du droit criminel belge, le Code d'instruction criminelle belge. su article 156, No 23 s.)

Aux termes de l'article 14.3 du Pacte international relatif aux droits civils et politiques signé à New York le 19 décembre 1966, ratifié par la loi du 3 juin 1983, „Toute personne accusée d'une infraction pénale a droit, en pleine égalité au moins aux garanties suivantes:

g) A ne pas être forcée de témoigner contre elle-même ou s'avouer coupable.“

En l'espèce, les éléments de l'enquête et notamment l'audition d'Emile FERRO en date du 19 octobre 1995 auprès de la police judiciaire, font apparaître des indices selon lesquels il se serait rendu coupable du chef de corruption active bien qu'aucune information n'eût été ouverte contre lui.

C'est dès lors à juste titre qu'Emile FERRO a été éclairé sur son droit de ne pas déposer sous la foi du serment, droit dont il a déclaré se prévaloir.

Jean MORBY s'est opposé à une audition d'Emile FERRO à titre de simple renseignement.

D'après l'article 155 du code d'instruction criminelle, les témoins feront à l'audience, sous peine de nullité, le serment de dire toute la vérité, rien que la vérité ...

Il a été décidé qu'aucun témoin ne peut à peine de nullité, être entendu sans serment, à l'exception des cas prévus par la loi (Cour Luxbg, 14.10.1980, No 158/80 IV, No 148).

C'est la raison pour laquelle le tribunal a décidé de ne pas entendre Emile FERRO.



**J) Quant à la demande de Jean MORBY visant à faire signer par le témoin Maria TETI ses déclarations actées par la greffière au plumitif:**

A l'audience du 11 décembre 2002, Jean MORBY a fait demander au tribunal de faire signer par le témoin Maria TETI ses dépositions au plumitif d'audience, après que lecture de ces déclarations lui avait été donnée en audience publique.

Le tribunal n'a pas fait droit à cette demande et a joint l'incident au fond.

L'article 2 du titre II de la loi du 26 juin 1990 sur l'organisation judiciaire dispose que le greffier inscrit au registre d'audience les heures d'ouverture et de levée de l'audience ainsi que la durée et la cause des suspensions d'audience et y mentionne les faits de l'audience.

Suivant l'article 155 du Code d'instruction criminelle, les témoins feront à l'audience, sous peine de nullité, le serment de dire toute la vérité. Le greffier en tiendra note, ainsi que de leurs noms, prénoms, âge, profession et demeure, et de leurs principales déclarations.

Le plumitif est un cahier sur lequel le greffier prend note, séance tenante, de l'heure à laquelle l'audience a commencé et a fini, des magistrats qui y ont été présents, de tous les incidents qui s'y sont produits, de la comparution ou du défaut des parties ou des témoins, des conclusions, plaidoiries, réquisitions du Ministère Public. Il mentionne aussi les jugements qui ont été rendus, en se bornant à indiquer les qualités essentielles du dispositif. Aucun texte ne prescrit la tenue du plumitif, ce sont les nécessités pratiques qui en ont introduit l'usage dans tous les tribunaux (cf. trib. arr, XIIème, No 1326/2000 du 8 juin 2000).

Le plumitif n'est qu'un résumé approximatif des dires des témoins ainsi que des différentes parties à un procès. Il ne constitue pas une reproduction complète des questions posées par les juges ou les parties et des réponses données à ces questions (cf. Cour d'appel, 22.4.1994, MP/MARTINS LUIS VAZ CARLOS).

Jean MORBY et ses défenseurs ont assisté à l'audience du témoin Maria TETI et ont pu lui poser contradictoirement des questions. Ils ont ainsi pu veiller au respect des formalités prévues par la loi. Pour le surplus, lecture des notes prises par la greffière a été donnée à l'audience.

Il résulte des développements qui précèdent que la signature des déclarations par le témoin n'est pas prévue par les textes légaux, de sorte que cette demande est à déclarer non fondée.

**K) Quant à la demande en nullité de l'intégralité de l'enquête:**

A l'audience du 17 décembre 2002, la défense de Jean MORBY demande l'annulation de l'intégralité de l'enquête effectuée par la police judiciaire, au motif que l'enquête était menée de façon partielle et „partisane“.

D'après les conclusions des défenseurs de Jean MORBY, il s'agirait d'une nullité substantielle qui peut être soulevée à tous les niveaux de la procédure.

Il y a toutefois lieu de relever que dans l'arrêt No 256/96 du 4 juin 1996 – l'arrêt BERNS –, invoqué à l'appui de son moyen par le prévenu, la Cour d'appel avait annulé le jugement de première instance du 10 mai 1994 ainsi que l'instruction qui l'a précédé jusque y non compris les citations du 12 novembre 1993.

La Cour d'appel se base sur l'article 6 de la Convention Européenne de Sauvegarde des Droits de l'Homme, alors que l'impartialité d'un magistrat ayant siégé en première instance a été mise en cause. Il convient donc de rappeler que contrairement aux affirmations de la défense de Jean MORBY, ce n'était pas, dans l'affaire BERNS/EWERT le travail de l'enquêteur Pierre KOHNEN (seul point commun avec l'affaire de Jean MORBY) qui a été critiqué de partialité, mais c'est l'impartialité d'un magistrat qui a été mise en cause. Dès lors, cette affaire ne saurait être comparée avec l'affaire de Jean MORBY.

Quant à la demande en nullité de l'enquête, le Parquet a renvoyé à l'article 126 (3) du Code d'instruction criminelle, aux termes duquel la demande ayant trait à l'instruction préparatoire doit être présentée, à peine de forclusion, au cours même de l'instruction, dans un délai de trois jours à partir de la connaissance de l'acte.

Or, cette règle de forclusion stricte ne s'applique pas aux demandes en nullité basées sur des faits et circonstances qui vicient profondément la procédure d'instruction, en ce qu'elles lèsent gravement les droits essentiels des parties et notamment les droits de la défense.

La demande en nullité est dès lors recevable.

Il est de principe que le juge d'instruction qui communique aux officiers de police judiciaire ses pouvoirs en les chargeant d'effectuer certains actes déterminés de l'information préparatoire, leur impose par là même l'observation de la règle de l'objectivité que leur dicte l'article 51, alinéa 1er du code d'instruction criminelle (l'ancien article 1er, alinéa 1er de la loi du 19 novembre 1929 sur l'instruction préparatoire). Cependant, comme cette règle est une règle de conduite et non de procédure, elle ne donne pas lieu, en cas d'inobservation par les officiers de police judiciaire, à l'application de la sanction de nullité (cf. Cour, chambre des mises en accusation, 31.12.1979).

Il s'ensuit que le moyen doit être déclaré non fondé.

QUANT AU FOND:

#### LES FAITS:

Dans la présente affaire, l'enquête préliminaire a débuté par un rapport No 730/91 du 1er septembre 1991 de la Gendarmerie de Bettembourg sur de prétendues manoeuvres illégales de la société de transport FRIGOLUX s.à r.l. Cette société qui est présentée comme „société boîte aux lettres“ fut l'objet d'une trentaine de rapports de gendarmerie et de police dressés en majeure partie pour infraction à la législation sur le transport international de marchandises par route. Dans le cadre de ce rapport le témoin Charles ZENNEN, transporteur, entendu le 19 septembre 1991, fut le premier à faire état de soupçons de corruption dans le chef de Jean MORBY en rapport avec l'octroi d'autorisations de transport de marchandises par route:

- ainsi le chauffeur de poids lourd Fritz KIRCH lui aurait rapporté que, lors d'un dîner au casino de Mondorf, son ancien patron Franz HÜTTER aurait remis un montant de 500.000.– francs luxembourgeois à Jean MORBY;
- au mois d'août 1987, le transporteur danois Bjarne LYNGGAARD lui aurait raconté qu'un de ses amis transporteurs danois aurait déjeuné avec Jean MORBY à l'hôtel Royal à Luxembourg; après le repas MORBY aurait remis à l'entrepreneur quatre autorisations de transport contre remise de fonds;
- le gérant de la société de transport Mercator, Friedhelm RATING, se serait étonné de ce que MORBY l'aurait invité à devenir client auprès de garages, compagnies d'assurances et bureaux comptables déterminés;
- au mois de mai 1991, Frank MUTH de la société de transport INTERMONTANA lui aurait confirmé que la société apporterait toujours „autant d'argent“ au Ministère des Transports pour obtenir ses autorisations de transport.

Sur réquisition du Parquet en date du 13 novembre 1991, aux fins de vérifier les allégations de corruption concernant la délivrance des autorisations de transport et avancées par Charles ZENNEN, le service de la Sûreté Publique, dans son rapport No 1/695/92 du 26 mai 1992, a retenu que Fritz KIRCH n'a pas lui-même assisté au dîner au casino de Mondorf, mais que ces informations lui ont été rapportées par Wolfgang SCHNEIDER, qui a été présent lors de la prétendue remise de l'argent. Charles ZENNEN confirme ses dépositions relatives à Bjarne LYNGGAARD, Friedhelm RATING et Frank MUTH.

Le 4 février 1993 le Parquet chargea le Service de la Police Judiciaire d'une enquête plus approfondie. Le rapport No 2/192/93 du 13 mars 1993 explique d'abord l'intervention de l'Etat dans le contingentement des autorisations de transport de marchandises par route, intervention qui eut pour conséquence une pénurie d'autorisations dans les pays de transporteurs traditionnels, tels le Danemark et l'Autriche, et un excédent dans d'autres pays, tel le Luxembourg. Cette disproportion entre l'offre et la demande incitait les entrepreneurs autrichiens et danois à s'assurer des parts de marché supplémentaires en se faisant accorder des autorisations luxembourgeoises par le biais de sociétés de transport établies ou à établir au Luxembourg.

Suite à la demande importante d'autorisations, l'Etat luxembourgeois a élaboré, par l'intermédiaire du Ministère des Transports, des critères internes d'attribution de ces autorisations. Celles-ci furent accordées à chaque fois pour un an suivant ces critères d'attribution. Par ailleurs chaque entreprise devait présenter annuellement une nouvelle demande qui fut appréciée tant d'après les critères en question qu'en considération de critères d'exploitation, conditions et décisions antérieures.

Au sein du Ministère des Transports, c'est le département „service des transports routiers“ qui est compétent pour l'attribution de ces autorisations, ce département étant présidé par Jean MORBY. A l'intérieur de ce département c'est le „service du contrôle des transports“ qui s'occupe spécialement du contrôle des entreprises de transport. Les fonctionnaires de ce département possèdent la qualité

d'officiers de police judiciaire et ont pour mission aussi bien la surveillance des moyens de transports que le contrôle des documents de commerce, de comptabilité et de transport au siège de l'entreprise.

D'après le résultat de l'enquête, des transporteurs autrichiens ont, depuis 1983-1984, créé des succursales au Luxembourg dans le but d'obtenir des autorisations de transport luxembourgeoises. Les enquêteurs qualifient ces entreprises de „sociétés boîtes aux lettres“, qui, avec l'aide de petites ou moyennes entreprises luxembourgeoises qui mettraient à leur disposition moyennant rétribution leur autorisation de commerce et feraient figure de „gérant technique“, auraient réussi à obtenir de manière détournée des autorisations de transport. Les enquêteurs soulignent d'une part qu'il y aurait des indices que les transporteurs autrichiens auraient créé une véritable entente afin de limiter la concurrence entre eux et que d'autre part, ils cultiveraient délibérément le contact avec les hommes politiques, les personnes de la vie publique et les hauts fonctionnaires des administrations. Ils ajoutent que dans le cas de Jean MORBY, il y aurait des soupçons que cette attitude a mené à la corruption.

Le rapport énumère un certain nombre de transporteurs dont l'Autrichien Johann BERGER qui devient en 1984 associé de la société luxembourgeoise Albert SCHRAM & Co GmbH de Weidingen et plus tard du transporteur Camille KOLBER dans le seul but d'obtenir des autorisations de transport luxembourgeoises. Les enquêteurs soulignent que Johann BERGER était un des sponsors du Volleyball Club de Mamer, dont le président est Jean MORBY.

Yoram BENARY de la société FRIGOLUX s. à r. l. et voisin de Jean MORBY en 1990, est décrit comme un très bon ami du prévenu et qui disposait de relations privilégiées avec certains hommes politiques luxembourgeois. Il est relevé que la société FRIGOLUX s. à r.l. était un des sponsors du Volleyball Club de Mamer.

Le transporteur autrichien Franz HÜTTER créa en 1984 ensemble avec la transporteur luxembourgeois Alex HELLER la société Transports Internationaux Alex HELLER & Cie GmbH, dans le seul but d'obtenir des autorisations de transport luxembourgeoises. Plus tard, il s'associa avec Camille KOLBER. Les enquêteurs soulignent les relations particulières qui unissaient HÜTTER à Jean MORBY.

Concernant le Volley-ball Club de Mamer, les enquêteurs soutiennent qu'il y aurait des indices d'un financement massif du VC Mamer, dont Jean MORBY était le président au moment des faits, par des entreprises de transport qui se trouvaient à ce moment-là sous son contrôle administratif.

Le rapport du 13 mars 1993 contient les dépositions de plusieurs témoins:

le témoin NILLES Henri, maréchal des logis chef auprès de la Gendarmerie de Bettembourg, qui avait procédé à l'enquête contre la société FRIGOLUX pour non-respect de la réglementation concernant les transports internationaux de marchandises par route, fait état d'une lettre de Yoram BENARY à Jean MORBY en sa qualité de président du VC Mamer. Dans cette lettre, qui lui aurait été montrée par Helmut SPERL, ancien employé de la société FRIGOLUX s. à r. l, BENARY aurait promis de soutenir financièrement le VC Mamer par un don de deux millions de francs. SPERL, entendu par la police judiciaire le 25 avril 1994 et entendu comme témoin sous serment à l'audience publique du 29 novembre 2002, affirme ne jamais avoir été en possession d'une telle lettre dont il ignorerait même l'existence. Il persiste dans ses déclarations même après confrontation à l'audience avec le témoin NILLES. Ce dernier déclara devant les agents verbalisants que Guy HEINTZ, fonctionnaire au „service de contrôle“ du Ministère des Transports, l'aurait contacté téléphoniquement en 1991 pour lui faire part de ce que Jean MORBY avertirait certaines entreprises de transport de contrôles imminents qui seraient effectués par son service, et notamment la société HÜTTER. Guy HEINTZ lui aurait encore déclaré avoir vu sur le bureau de Jean MORBY dans le dossier d'une société de transport faisant l'objet d'une enquête administrative un chèque émis par cette société sur un montant de 80.000.- ou 100.000.- LUF.

Guy HEINTZ fut entendu le 24 février 1993. Il soutient que lors de contrôles effectués auprès de certaines entreprises, des irrégularités furent constatées, notamment le fait qu'il ne s'agissait que de simples sociétés boîtes aux lettres. Malgré le fait que lui-même et Jean-Paul RISCHARD du service de contrôle auraient rédigé des rapports défavorables, ces entreprises auraient continué à se voir octroyer par Jean MORBY des autorisations de transport et aucune sanction administrative n'aurait été prise à leur encontre. Le témoin relate que Jean-Paul RISCHARD lui aurait confié en 1990 ou 1991 avoir vu sur le bureau de Jean MORBY un chèque émis au profit du VC Mamer. De même, MORBY aurait reçu de la part d'entreprises étrangères des cadeaux de fin d'année démesurés. Il confirme que certaines entreprises avaient été averties à l'avance de l'imminence d'un contrôle. Ce serait la secrétaire de la

firme HÜTTER, Doris KERSCHEN, qui lui aurait appris que ce serait Jean MORBY qui aurait annoncé le contrôle.

Le témoin Doris KERSCHEN, entendu le 1er mars 1993, confirme que la société HÜTTER est une „société boîte aux lettres“ et que le seul but de l'immatriculation des camions au Luxembourg était l'obtention d'autorisations de transport luxembourgeoises. A environ six reprises, elle aurait contacté Jean MORBY sur demande de Franz HÜTTER afin d'obtenir des autorisations supplémentaires. La réponse de MORBY aurait été correcte, mais négative, au motif que l'entreprise avait obtenu toutes les autorisations et qu'aucune exception ne pouvait être faite. Cependant, sur intervention personnelle de Franz HÜTTER les autorisations supplémentaires auraient toutes été accordées. Doris KERSCHEN se rappelle que Franz HÜTTER l'a avertie une fois d'un contrôle qui devait avoir lieu. Elle croit se souvenir de ce que HÜTTER lui avait déclaré avoir été informé par Jean MORBY de l'imminence de ce contrôle. Igor BURGHARDT, employé de la société autrichienne de HÜTTER, lui aurait raconté que HÜTTER payait Jean MORBY pour ses services et qu'il avait vu dans les bureaux de l'entreprise autrichienne un chèque d'au moins 10.000.- DM au profit de Jean MORBY. Le témoin BURGHARDT, entendu à l'audience du 27 novembre 2002, a déclaré n'avoir jamais vu un tel chèque émis au profit du prévenu. Le témoin KERSCHEN, lors de son interrogatoire devant le juge d'instruction en date du 25 juin 1997, se montrait beaucoup plus réticent. Il n'a maintenu ses déclarations que par rapport aux propos lui confiés par BURGHARDT.

Le témoin Mathias FELTEN, entrepreneur de transport luxembourgeois, fait état de pratiques discriminatoires dans l'attribution des autorisations de transport. Il soutient avoir été informé par d'autres transporteurs de l'existence de pratiques consistant à contraindre les entreprises à acheter leurs camions au Luxembourg, et notamment auprès de FERRO, afin d'obtenir des autorisations de transport. Un entrepreneur de transport allemand RICHTER de Cologne lui aurait déclaré que pour l'obtention d'autorisations, il suffirait de disposer des fonds nécessaires et d'aller avec „celui-là“ au casino. Mathias FELTEN était convaincu que RICHTER parlait de MORBY. Per GRANLOEF, un entrepreneur de transport de Foetz, lui aurait confié qu'il aurait dû payer des milliers de francs pour acheter les fonctionnaires responsables afin d'obtenir les autorisations de commerce et de transport. Mathias FELTEN confirme ses déclarations devant le juge d'instruction, tout en ajoutant que BOSCH de BOTRANS, auquel il avait fait part de ses problèmes avec le Ministère, lui aurait conseillé de „faire quelque chose pour le Volley Ball de Mamer et alors tout s'arrangerait“.

Sur base du résultat de l'enquête préliminaire, le Parquet requiert le 16 juin 1993 l'ouverture d'une information contre Jean MORBY du chef de corruption passive. Par réquisitoire additionnel en date du 25 janvier 1995, l'instruction est étendue à d'autres faits découverts au fil des investigations. Le juge d'instruction saisi de l'affaire fait procéder à une vaste instruction qui ne sera clôturée que le 22 octobre 1999. De nombreuses auditions, perquisitions, commissions rogatoires internationales et autres devoirs sont effectués dans le but d'établir dans quelle mesure les accusations de corruption passive à l'égard de Jean MORBY sont fondées. Les investigations se concentrent sur les relations de Jean MORBY avec les personnes responsables des entreprises de transport qu'il est soupçonné de favoriser dans l'attribution des autorisations de transport moyennant rétribution personnelle ou sponsoring du VC Mamer, sur la position et les fonctions de Jean MORBY au sein du Ministère des Transports, sur d'éventuels paiements suspects effectués à Jean MORBY personnellement ou au club sportif, dont il fut le président à l'époque des faits, sur d'éventuels pactes intervenus, à ce sujet, entre Jean MORBY et les entrepreneurs de transports ou les garagistes mis en cause, sur la situation financière personnelle de Jean MORBY et celle du VC Mamer et sur la situation de ces entreprises et des personnes responsables. Le résultat de toutes ces investigations est consigné dans divers rapports et procès-verbaux.

#### **A) Sociétés et entrepreneurs de transport soupçonnés d'être impliqués dans les faits de corruption passive reprochés à Jean MORBY**

1. La société TRANSMONTANA, respectivement INTERMONTANA s.à r.l. et Otto KLAUSNER et Jakob GUTH

Le 30 septembre 1986, les entrepreneurs de transport autrichiens qui exploitaient en Autriche la société TRANSMONTANA TRANSPORT GmbH & CoKg créent au Luxembourg la société TRANSMONTANA s.à r.l. Après le départ de la société de Jakob GUTH en février 1987, Otto KLAUSNER et son épouse en sont les seuls associés. Le nom de la société est changé en celui d'INTERMONTANA le 5 novembre 1989.

Le 13 juillet 1993, les enquêteurs contactent par téléphone Brigitte LOMBARDO-MEYERS qui fut employée d'INTERMONTANA en 1990. Celle-ci déclare qu'Otto KLAUSNER a souvent déjeuné avec Jean MORBY et qu'au cours de ces repas, les problèmes administratifs furent réglés. Elle révèle l'existence d'un contrat de sponsoring entre l'INTERMONTANA et le V. C. Mamer. Elle affirme que son amie Maria TETI, qui était également employée d'INTERMONTANA, lui aurait raconté avoir porté de l'argent au Ministère des Transports et ce sur ordre d'Otto KLAUSNER.

Entendue une première fois le 14 juillet 1993, Maria TETI confirme l'existence du contrat de sponsoring entre INTERMONTANA et le V. C. Mamer d'un montant annuel de 200.000.- LUF, ainsi que le financement des tricots des joueurs. D'après TETI, la raison de ce sponsoring réside dans le seul fait que MORBY est le président du club. Lors d'un deuxième interrogatoire par les enquêteurs en date du 9 mars 1994, Maria TETI admet s'être rendue fin 1991 au Ministère des Transports. Elle précise que lors de son premier interrogatoire, elle croyait se rappeler avoir remis à cette occasion à Jean MORBY une enveloppe contenant de l'argent. Elle admet avoir volontairement tu ce fait parce qu'elle ne s'en souvenait que vaguement et qu'elle ne voulait pas faire de tort à Jean MORBY.

Dans le cadre de l'exécution d'une commission rogatoire internationale délivrée aux autorités autrichiennes, une perquisition est effectuée le 19 décembre 1995 en Autriche au domicile d'Otto KLAUSNER et au siège de la société INTERMONTANA TRANSPORT AG à Radfeld. Dans le bureau du siège social, on découvre notamment le numéro de téléphone privé de Jean MORBY, des documents établissant le paiement d'une facture d'hôtel de M. et Mme MORBY d'un montant de 56.595 Schilling relative à un séjour à l'hôtel STANGLWIRT à Going pour la période du 5 au 14 août 1989, ainsi que d'une autre facture de M. et Mme MORBY d'un montant de 50.595 Schilling dans le même hôtel pour la période du 22 au 31 juillet 1990.

Otto KLAUSNER est interrogé le 20 décembre 1995 dans le cadre de la commission rogatoire. Il explique que le contrat de sponsoring a été conclu par Jakob GUTH pour TRANSMONTANA avec Claude PESCH de la société d'assurances ASSURLUX pour le V. C. Mamer. Désireux de soutenir le V. C. Mamer au-delà des possibilités financières de INTERMONTANA Luxembourg, il aurait payé les factures de l'hôtel STANGLWIRT de la famille MORBY relatives aux vacances du mois d'août 1989 et du mois de juillet 1990, à savoir les montants de 56.595 Schilling, respectivement 50.595 Schilling. Il aurait prié Jean MORBY de mettre un montant équivalent à la disposition du V. C. Mamer. Il aurait choisi cette voie pour des raisons comptables. Il conteste les déclarations de Maria TETI quant à la remise de fonds au Ministère des Transports.

## 2. Les sociétés INTERCONDIS, BOTRANS et Johannes BOSCH, Herman VAN KASTEREN et Henk DE JONGH

Henk DE JONGH et son épouse fondèrent en 1981 la s.à r.l. INTERCONDIS qui, à la fin des années 80, assurait la domiciliation de diverses entreprises de transport de provenance néerlandaise, telles que la société BOTRANS de Johannes BOSCH et GETRU TRANSPORT de Kornelius VAN VLIET.

Helmut SPERL, ancien gérant technique de la société FRIGOLUX, est réentendu le 10 août 1994. Il déclare notamment que Wilfried CORBEEL de la société GETRU lui aurait raconté que MORBY aurait reçu de la part de Johannes BOSCH, dirigeant de la société BOTRANS, de l'argent pour le financement de la cuisine équipée dans sa maison nouvellement construite. CORBEEL aurait affirmé avoir lui-même accompagné BOSCH ou Herman VAN KASTEREN, employé auprès de la même société, au domicile privé de MORBY pour lui apporter l'argent et avoir attendu dans la voiture.

Wilfried CORBEEL, entendu une première fois le 5 décembre 1994, conteste avoir fait les déclarations rapportées par SPERL. Réentendu le 20 février 1995, CORBEEL revient en partie sur ses dépositions antérieures. Il déclare avoir entendu, dans le passé, des discussions selon lesquelles MORBY serait corruptible, sans cependant disposer d'informations concrètes à ce sujet. Il confirme cependant que peu avant Noël 1989, Herman VAN KASTEREN serait venu dans les bureaux de la GETRU dans un état d'ivresse avancée. Il aurait montré à la secrétaire Ingrid VERWERFT une enveloppe contenant 500.000.- LUF, tout en ajoutant qu'ils allaient apporter cet argent à MORBY au cours de l'après-midi. Par la suite, il aurait appris qu'ils auraient effectivement amené l'argent au domicile de MORBY. Le témoin ne se rappelle plus s'il était question de ce que l'argent était destiné à financer la cuisine équipée ou le toit de la maison privée de MORBY. Il aurait plus tard interrogé VAN KASTEREN au sujet de cette remise d'argent et celui-ci lui aurait affirmé qu'il se serait agi d'un prêt.

CORBEEL affirme encore savoir que la société INTERCONDIS pour laquelle VAN KASTEREN travaillait dans la suite touchait de la part du Garage FERRO une commission de l'ordre d'environ 200.000.– LUF pour chaque camion vendu. Il déclare avoir soupçonné, à l'époque, MORBY de toucher une partie de cette commission et ce en raison des liens étroits existant entre MORBY et VAN KASTEREN et du fait que les transporteurs étaient contraints d'acquérir leurs camions auprès du garage FERRO pour obtenir des autorisations de transport. Il ne pourrait cependant fournir aucune preuve à ce sujet.

CORBEEL soutient que, sur question à HÜTTER comment il arriverait à avoir tant d'autorisations de transport, celui-ci lui aurait répondu „qu'il tiendrait le Ministère des Transports entre ses mains“. CORBEEL a confirmé l'ensemble de ses déclarations auprès de la police du 20 février 1995 devant le juge d'instruction en date du 5 février 1998.

Entendu sous la foi du serment à l'audience publique du 11 décembre 2002, CORBEEL précise qu'il croit que le montant de 500.000.– LUF provenait de fonds privés de VAN KASTEREN et constituait un prêt de VAN KASTEREN à MORBY.

Entendue les 18 mai et 30 juin 1994 par la police judiciaire, Ingrid VERWERFT confirme les déclarations de CORBEEL concernant la remise des fonds par VAN KASTEREN à MORBY. Elle confirme ses dépositions devant le juge d'instruction le 9 janvier 1997. Elle déclare en outre avoir, en sa qualité de secrétaire de la société BOTRANS, régulièrement reçu des instructions de la part de Henk DE JONGH, d'effectuer des virements de fonds des comptes des sociétés BOTRANS, TRAFFORD et DISKOFRUIT au compte du VCM. Elle précise encore qu'à deux ou trois reprises, DE JONGH l'aurait envoyée chez MORBY avec une enveloppe contenant à chaque fois une somme approximative de 80.000.– LUF destinée au VCM. DE JONGH lui aurait fait comprendre que ces paiements serviraient à „créer une relation amicale avec Jean MORBY“.

Entendue sous la foi du serment à l'audience publique du 12 décembre 2002, Ingrid VERWERFT confirme l'intégralité de ses dépositions.

Devant le juge d'instruction le 5 janvier 1997 et à l'audience publique du 12 décembre 2002, Henk DE JONGH confirme les déclarations de VERWERFT quant au sponsoring du VCM. Il conteste néanmoins avoir dit à celle-ci que ces paiements serviraient à construire une bonne relation avec MORBY. Il soutient que les enveloppes contenant 80.000.– LUF et remises à MORBY ne seraient que l'exécution du contrat de sponsoring conclu entre la société BOTRANS et le VCM. S'il a déclaré tant devant le juge d'instruction qu'à l'audience du 12 décembre 2002 que VAN KASTEREN lui aurait dit avoir prêté personnellement 500.000.– LUF à MORBY, il situe cette affirmation de VAN KASTEREN en automne 1996 devant le juge d'instruction et en 1991 devant le tribunal.

Herrman VAN KASTEREN, connaissance de longue date de Jean MORBY, est entendu à deux reprises par les enquêteurs. Après avoir, dans un premier temps, contesté avoir connaissance de quelques actes de corruption, nié tout contact avec MORBY et fait état de trous de mémoire dus à son problème d'alcoolémie, VAN KASTEREN, dans sa déposition du 12 octobre 1995 déclare vouloir dire toute la vérité. Il soutient qu'en raison de ses relations privilégiées avec Jean MORBY, il aurait été à même de procurer à des transporteurs des autorisations de transport que ceux-ci n'auraient pas obtenues autrement. Il confirme que Johannes BOSCH lui avait remis 500.000.– LUF en liquide dans les bureaux de la BOTRANS avec instruction de remettre cet argent à MORBY et en précisant qu'il s'agirait d'un prêt privé à MORBY destiné à financer le recouvrement du toit de sa maison. Il confirme avoir montré les fonds à VERWERFT et CORBEEL et que VERWERFT l'aurait accompagné au domicile de MORBY où il lui aurait remis les fonds. Il ajoute que MORBY avait déclaré qu'il enverrait une quittance à BOSCH. Il ignore s'il s'agissait effectivement d'un prêt et si MORBY a remboursé l'argent dans la suite.

Concernant le sponsoring du VCM, VAN KASTEREN se rappelle qu'un jour, sur instruction de BOSCH, il s'était rendu au Ministère des Transports où il avait remis à la secrétaire de MORBY, vu que celui-ci était absent, une enveloppe non fermée contenant 3.000.– florins et que le lendemain, MORBY l'avait reconvoqué au Ministère où, en présence de sa secrétaire et de l'employé de réception, il lui avait rendu l'enveloppe tout en précisant que cet argent serait destiné à une annonce publicitaire dans la brochure du VCM et qu'en tant que fonctionnaire, il ne pourrait pas accepter cet argent. VAN KASTEREN affirme que BOSCH lui avait raconté que MORBY l'aurait prié de supporter les frais du club pour un joueur américain. Bien que BOSCH n'ait pas été ravi à cause de la charge financière supplémentaire, il se serait néanmoins engagé à soutenir le club à raison de 80.000.– LUF par mois. Un

véritable contrat de sponsoring aurait existé entre BOSCH et le club de volley-ball. Lors de la perquisition effectuée dans le bureau de Jean MORBY, un tel contrat daté au 14 juillet 1989 et prévoyant l'engagement de la société BOTRANS de supporter le VCM par un montant mensuel maximal de 80.000.– LUF pendant la période du 1er août 1989 au 31 juillet 1992 est trouvé. L'analyse des documents saisis permettra de constater que ce contrat fut effectivement honoré par BOTRANS durant 8 mois.

VAN KASTEREN confirme encore que Jean MORBY imposait aux transporteurs, comme une des conditions à l'octroi d'autorisations de transport, d'acheter leurs camions au Grand-Duché et de préférence auprès des garages FERRO ou BOUQUET. Il conteste avoir raconté à VAN VLIET que MORBY recevrait une commission de 5.000.– florins pour chaque camion vendu par les garagistes en question. Il admet néanmoins avoir conseillé à VAN VLIET de payer à MORBY des pots-de-vin, s'il voulait obtenir les autorisations de transport nécessaires, sinon de soutenir au moins son club sportif. VAN KASTEREN précise cependant que MORBY ne lui aurait jamais enjoint de conseiller VAN VLIET en ce sens, mais qu'après tout ce qu'il avait appris chez BOTRANS, il lui paraissait évident que la distribution des autorisations se faisait de cette manière-là.

Entendu comme témoin par le juge d'instruction en date du 11 décembre 1996, VAN KASTEREN revient partiellement sur ses déclarations antérieures. S'il maintient avoir remis à MORBY la somme de 500.000.– LUF, il prétend dorénavant que l'argent ne provenait pas de Johannes BOSCH, mais qu'il s'agissait d'un prêt personnel qu'il faisait à MORBY et dont ce dernier ne lui aurait remboursé que les intérêts et non le capital. C'est d'ailleurs cette dernière version qu'il maintient lorsqu'il est entendu sous la foi du serment à l'audience publique du 12 décembre 2002. Il remet au juge d'instruction une lettre datée du 8 février 1996 qu'il a envoyée à MORBY et dans laquelle il réclame son argent et propose des modalités de règlement. Il verse également la lettre de réponse de MORBY du 14 février 1996 dans laquelle celui-ci se montre surpris des revendications de VAN KASTEREN et se dit sidéré de ce qu'il considère comme une véritable „tentative d'extorsion de fonds“.

En relation avec cette prétendue remise de 500.000.– LUF à MORBY peu avant les fêtes de Noël de l'année 1989, remise contestée par celui-ci, les enquêteurs relèvent que cette période se couvre effectivement avec la livraison de la cuisine équipée commandée par Jean MORBY pour sa nouvelle maison, pour le prix de 533.800.– LUF sur lequel MORBY a payé le 6 décembre 1989 un acompte de 500.000.– LUF.

### 3. La société SCHRAM Albert & Cie et Johann BERGER

Le 19 décembre 1995 une perquisition est effectuée au domicile privé de Johann BERGER et dans les bureaux de ses sociétés autrichiennes. Johann BERGER admet que, le 17 novembre 1995, donc un mois avant la perquisition, Jean MORBY a visité son entreprise.

Très réticent au début de son audition le 21 décembre 1995, Johann BERGER finit par admettre avoir invité Jean MORBY à déjeuner lors de ses visites professionnelles et ne pas pouvoir exclure avoir soutenu financièrement le V. C. Mamer. Il qualifie sa relation avec Jean MORBY non pas d'amicale, mais de „respectable“. Il admet avoir financé les vacances de la famille MORBY au printemps 1991 à l'hôtel HIRLANDA à Züri, expliquant qu'il s'agissait d'un simple geste de courtoisie à l'égard de MORBY.

### 4. La société HÜTTER TRANSPORTS INTERNATIONAUX et Franz HÜTTER

Dans le cadre de l'exécution d'une commission rogatoire internationale, une perquisition fut effectuée le 20 décembre 1995 au siège autrichien de la société. Les enquêteurs ne trouvent que des classeurs vides. Lors de la perquisition au domicile de Franz HÜTTER à laquelle il fut procédé le 19 décembre 1995 les enquêteurs trouvent des documents relatifs à un compte bancaire numéro 42.119 de HÜTTER auprès de la Caisse Raiffeisen de Brixlegg. Dans le cadre des investigations concernant la situation financière de Jean MORBY, il avait été constaté que MORBY avait remis, le 27 décembre 1991, pour encaissement à la Banque Générale du Luxembourg, un chèque d'un montant de 306.102.– LUF, tiré sur le compte en question. Ce montant a été porté au crédit du compte BGL de sa mère Charlotte MORBY-KIRTZ, compte pour lequel Jean MORBY disposait d'une procuration.

Le 21 décembre 1995, les enquêteurs procèdent à l'audition du témoin Igor BURGHARDT, employé à l'entreprise HÜTTER de 1989 à 1991. Ce dernier déclare avoir accompagné une fois HÜTTER à Luxembourg. Son patron aurait été en possession d'un montant de 50.000 DM et lui aurait confié que

100.000 Schilling seraient destinés à MORBY „dass immer alles reibungslos klappen sollte“. Après déjeuner payé par HÜTTER à l'HÔTEL ROYAL, HÜTTER aurait accompagné MORBY au Ministère. A son retour le soir, HÜTTER aurait été en possession d'une cinquantaine d'autorisations supplémentaires. BURGHARDT confirme encore que MORBY aurait averti HÜTTER à l'avance des contrôles à effectuer par son service.

Interrogé sous serment à l'audience publique du 27 novembre 2002 Igor BURGHARDT confirme avoir assisté au déjeuner à l'HÔTEL ROYAL en présence de HÜTTER et MORBY. Il soutient ne pas avoir connaissance qu'après le déjeuner son patron aurait remis de l'argent à MORBY en vue de l'obtention d'autorisations de transport. Il affirme au contraire, que le soir, Franz HÜTTER serait revenu au siège de la société luxembourgeoise de très mauvaise humeur, faute d'avoir obtenu les autorisations demandées. Il conteste encore avoir jamais vu, sur le bureau de l'entreprise en Autriche, un chèque émis au profit de Jean MORBY.

Entendu le 5 juin 1998, Franz HÜTTER conteste avoir payé MORBY pour obtenir des autorisations, tout comme il conteste avoir sponsorisé le V. C. Mamer. Il soutient n'avoir jamais été au casino de Mondorf avec Jean MORBY et, par conséquent, ne jamais lui y avoir donné de l'argent. Concernant le chèque de 306.102.– LUF, il croit se souvenir qu'il s'agissait de prime d'assurances à régler pour ses camions. Il aurait remis le chèque à MORBY qui aurait continué l'argent à la compagnie d'assurances. Il ajoute que faute d'avoir réglé les primes d'assurances, il n'aurait pas obtenu les autorisations. Il admet que MORBY, lors de sa visite un mois avant la perquisition, aurait tenté de l'influencer quant aux dépôts à faire.

#### 5. La société L.L.T. et Jakob GUTH/Walter BRANTNER

Une perquisition a lieu au domicile privé de Jakob GUTH le 20 décembre 1995 lors de laquelle on découvre un album de photos montrant que les familles GUTH et MORBY ont passé des vacances ensemble en Autriche en août 1987, ainsi que des documents suivant lesquels la société GUTH BETEILIGUNGSGESELLSCHAFT a payé en octobre 1990 une facture de 92.621.– LUF de l'hôtel SHERATON pour le V. C. Mamer.

Interrogé le 22 décembre 1995 Jakob GUTH nie avoir sponsorisé le V. C. Mamer. Confronté aux documents saisis, il commence à pleurer, fait savoir qu'il n'entend pas prendre position quant aux faits de corruption afin de ne pas mettre en danger son entreprise au Luxembourg.

L'enquête a encore permis d'établir que le 24 décembre 1990, Jean MORBY a remis un chèque de 150.000.– LUF pour encaissement sur son compte numéro 9354/002 auprès de la Caisse Raiffeisen. Ce chèque était tiré sur le compte de Walter BRANTNER, associé à l'époque de Jakob GUTH dans l'entreprise L.L.T.

Entendu comme témoin sous serment à l'audience du 26 novembre 2002, Jakob GUTH a admis avoir sponsorisé le V. C. Mamer par le règlement de la facture de l'hôtel SHERATON de 92.621.– LUF. Il soutient que ce geste ne serait nullement à voir en rapport avec le désir d'obtenir des autorisations de transport. D'après Jakob GUTH, ce geste s'inscrit dans la politique générale de l'entreprise qui était de soutenir financièrement des sportifs. Ainsi, la société GUTH aurait notamment sponsorisé une joueuse de tennis luxembourgeoise moyennant paiement d'un montant d'environ 500.000.– LUF, ainsi qu'un club sportif de la douane luxembourgeoise pour un montant de 40.000.– à 50.000.– LUF.

#### 6. La société FRIGOLUX s.à r.l. et Yoram BENARY

Les enquêteurs relèvent qu'il résulte des documents saisis que Yoram BENARY, qui dirigeait la s.à r.l. FRIGOLUX jusqu'en novembre 1990, a participé au financement du tournoi de volley-ball organisé par le V. C. Mamer en 1990, appelé „VOLVO Tournament 1990“, à raison de 162.000.– LUF.

D'après les enquêteurs, la société FRIGOLUX aurait bénéficié de la part de Jean MORBY d'un traitement de faveur, notamment par l'octroi d'autorisations de transport en nombre disproportionné et par des „sanctions“ anormalement clémentes par rapport à la gravité et au nombre élevé d'irrégularités et d'infractions dont se rendait coupable la société. Ainsi, il est soutenu qu'après le retrait de 15 autorisations, sanction prise suite aux infractions constatées la société FRIGOLUX aurait toujours disposé de 37 autorisations, alors qu'elle n'aurait eu que 32 camions. S'il est vrai que pour l'année 1989, FRIGOLUX s'est vu attribuer à elle seule la moitié de 1.400 autorisations supplémentaires pour l'Autriche, il y a lieu de relever que cette répartition trouve son explication dans le fait que ces autorisations supplémentaires pour l'année 1989 avaient été négociées avec les autorités autrichiennes à



l'initiative et avec l'intervention de Yoram BENARY et sous les conditions d'une attribution préférentielle à FRIGOLUX, conditions acceptées par les autorités luxembourgeoises.

#### 7. La société TRANSDANUBIA et Franz GRAD

La société TRANSDANUBIA a repris les activités de la société FRIGOLUX s.à r.l. rachetée par l'entrepreneur de transport Franz GRAD. Elle est présentée par les enquêteurs comme une „société boîte aux lettres“, créée dans le seul but de pouvoir bénéficier d'autorisations de transport luxembourgeoises. Les enquêteurs soulignent que TRANSDANUBIA faisait partie des sponsors du V. C. Mamer et que Jean MORBY entretenait des relations étroites avec GRAD, ce qui pourrait, d'après eux, expliquer pourquoi la société n'était pas sanctionnée malgré de fréquentes irrégularités et qu'elle figurait parmi les sociétés favorisées lors de l'attribution d'autorisations de transport supplémentaires.

Sur base des documents saisis, les enquêteurs concluent à l'existence de soutiens financiers de l'ordre de 350.000.– LUF durant l'année 1993 par transfert au compte noir du V. C. Mamer auprès de la B.I.L. Si, dans son réquisitoire du 17 janvier 2002, le Procureur Général d'Etat relève que Franz GRAD a soutenu le V. C. Mamer encore de manière indirecte en intervenant auprès de la maison mère de VOLVO à Göteborg et en amenant celle-ci à soutenir financièrement le V. C. Mamer durant les saisons 91/92 et 92/93, il importe de souligner que l'instruction à l'audience a permis de révéler que la maison-mère de VOLVO à Göteborg a continué à sponsoriser le V. C. Mamer, même après le départ de son président Jean MORBY, et le soutient encore à l'heure actuelle. Il y a encore lieu de noter que Franz GRAD n'a pas été interrogé sur les faits de corruption et qu'il ne s'est pas présenté à l'audience du tribunal correctionnel à laquelle il avait été convoqué pour être entendu comme témoin.

#### 8. La société TRIOLUX S.A. et Bjarne LYNGGAARD

Les enquêteurs relèvent que la société TRIOLUX, constituée par le transporteur danois Bjarne LYNGGAARD et son épouse et gérée par André BONARIA, n'avait jamais été sanctionnée, malgré de fréquentes irrégularités constatées lors de contrôles effectués par le service du contrôle des transports routiers.

Au vu des déclarations du garagiste Emile FERRO devant les enquêteurs et des annotations que celui-ci a faites dans son calepin de l'année 1990, les enquêteurs relèvent des indices que TRIOLUX aurait reçu pour l'année 1991 plusieurs autorisations de transport CEE contre paiement à Jean MORBY de 10.000.– LUF par autorisation.

Ils découvrent encore dans le même calepin des traces concernant un éventuel autre paiement de 100.000.– LUF de la part de LYNGGAARD à MORBY pour des autorisations de l'année 1991.

#### 9. La société TRANSPORTS SCHMIT S.à r.l. et Christian PETERSEN

D'après les enquêteurs, la société TRANSPORTS SCHMIT S.à r.l., fondée par le transporteur luxembourgeois Jos SCHMIT et le transporteur danois Christian PETERSEN, était une société „boîte aux lettres“ dont l'unique but était de pouvoir obtenir des autorisations de transport luxembourgeoises.

Les annotations faites par Emile FERRO dans son calepin de l'année 1990 font apparaître des indices de paiements d'une somme d'au moins 500.000.– LUF de la part de PETERSEN à Jean MORBY en rapport avec l'acquisition d'autorisations de transport. Parallèlement, les enquêteurs constatent que pour l'année 1990, PETERSEN avait obtenu beaucoup plus d'autorisations CEE que d'autres transporteurs.

Il résulte encore des dépositions faites par Emile FERRO auprès de la police judiciaire qu'il avait assisté personnellement à la remise d'une somme de 30.000.– LUF de PETERSEN à Jean MORBY, argent destiné apparemment au sponsoring du VCM.

Entendu par le juge d'instruction, Emile FERRO ne maintient plus cette dernière déclaration. A l'audience publique du 28 novembre 2002, Emile FERRO fait usage de son droit de ne pas déposer sous la foi du serment.

Christian PETERSEN, entendu pour la première fois comme témoin sous la foi du serment à l'audience publique du 4 décembre 2002, affirme n'avoir jamais remis de l'argent à Jean MORBY ou au VCM en vue d'obtenir des autorisations de transport.

## **B) Garages et garagistes prétendument impliqués dans les faits de corruption passive reprochés à Jean MORBY**

### **1. Le Garage FERRO & Cie S.à r.l. et Emile FERRO**

Le 9 octobre 1995, les enquêteurs ont procédé à une perquisition au garage FERRO et au domicile privé de l'exploitant Emile FERRO afin de vérifier le reproche fait à MORBY de délivrer des autorisations de transport contre paiement et les affirmations selon lesquelles il toucherait de la part du garage FERRO une commission pour soumettre la délivrance de ces autorisations à l'obligation, pour les transporteurs, d'acquérir leur matériel roulant auprès du garage en question.

Le témoin Kornelius VAN VLIET, entendu le 30 juin 1994, a déclaré qu'il voulait acheter 50 camions de la marque DAF au Grand-Duché et que Jean MORBY lui aurait fait savoir que pour obtenir des autorisations, il ne suffirait pas d'acheter des camions au Luxembourg, mais qu'il devrait en outre s'agir de véhicules de marque SCANIA ou VOLVO à acquérir chez BOUQUET ou FERRO. Les enquêteurs renvoient dans ce contexte aux annotations découvertes dans le calepin de MORBY et faisant référence à des achats de véhicules de marque SCANIA ou VOLVO auprès de BOUQUET ou FERRO en relation avec l'octroi de telles autorisations de transport.

Lors des perquisitions, les enquêteurs découvrent que l'ensemble des documents relatifs aux périodes concernées par les investigations a disparu. FERRO avoue à ce sujet qu'il les a fait disparaître. Les enquêteurs retrouvent cependant un agenda de l'année 1990 qui avait échappé à FERRO et dans lequel celui-ci avait noté soigneusement la plupart des contacts qu'il semble avoir eus tout au long de l'année en question avec MORBY et ses clients en rapport avec la vente de camions et l'octroi d'autorisations de transport. Des renseignements résultant de ces annotations de FERRO, les enquêteurs concluent à des indices sérieux de différents paiements effectués à MORBY en 1990 de la part de plusieurs transporteurs en relation avec la délivrance d'autorisations de transport.

Lors de son audition par les enquêteurs, FERRO conteste formellement l'existence d'un arrangement entre lui et Jean MORBY selon lequel MORBY recevrait des commissions en contrepartie de la condition imposée aux transporteurs d'acquérir leurs camions auprès de son garage. Il conteste également que des transporteurs auraient subordonné l'achat de leurs véhicules à l'octroi des autorisations en question. Il reconnaît cependant être vaguement au courant de certains versements d'argent à MORBY en échange d'autorisations de transport. Il reconnaît que les annotations se trouvant dans son agenda sont en relation avec ces paiements. Il avoue encore avoir lui-même remis des montants substantiels à MORBY. Il admet que le nombre des autorisations délivrées servait de base de calcul pour les montants payés à MORBY. Il déclare que les montants que MORBY aurait touchés de sa part ou de la part des transporteurs constitueraient en fait des soutiens financiers pour le VCM. Il remet aux enquêteurs une liste sur laquelle il a indiqué une somme totale de 329.000.- LUF avec laquelle il aurait sponsorisé le VCM entre 1989 et 1992. Il explique qu'à part cette somme, il aurait encore remis à Jean MORBY un montant de 30.000.- LUF pour le paiement d'une facture du club sportif et une somme de 40.000.- LUF pour payer un déjeuner des joueurs. FERRO affirme encore avoir engagé, à la demande de MORBY, dans son garage un joueur roumain de l'équipe, ce qui aurait constitué pour lui un soutien supplémentaire pour le club.

Les documents analysés permettent de constater qu'entre 1989 et 1992, FERRO a soutenu le VCM pour un montant minimum de 408.840.- LUF.

Les enquêteurs affirment cependant que les montants figurant dans l'agenda de FERRO pour l'année 1990 sont de loin supérieurs à ceux indiqués par FERRO. Ils constatent que, dans ses annotations, FERRO a fait une distinction entre les montants payés à MORBY à titre de sponsoring et d'autres versements. Ils relèvent qu'aucun des paiements de FERRO au club sportif n'a été transmis au compte occulte que le VCM détenait auprès de la B.I.L. Ils soutiennent que même les fonds destinés au sponsoring du VCM seraient à considérer comme une contrepartie de l'octroi d'autorisations de transport alors que tant les documents saisis que les déclarations de FERRO établiraient que l'importance des montants alloués au VCM aurait été déterminée en fonction des autorisations délivrées. Ils retiennent que l'obligation imposée par Jean MORBY aux transporteurs étrangers d'acquérir leurs poids lourds au Grand-Duché, donc à des prix plus élevés, et de préférence auprès de garagistes déterminés, tels FERRO, aurait mené à un véritable commerce d'autorisations, celles-ci ayant pratiquement été cédées en prime à l'achat des camions. Ainsi, les enquêteurs constatent qu'en obligeant les transporteurs à acquérir leurs véhicules auprès de commerçants luxembourgeois, tels les garagistes FERRO et BOUQUET, comme une des conditions à l'octroi d'autorisations de transport, MORBY permettait à ces

garages d'augmenter considérablement leurs ventes et de réaliser ainsi des chiffres d'affaires de loin supérieurs à ceux qu'ils auraient réalisés si les transporteurs étrangers avaient disposé d'un libre choix dans l'acquisition de leur matériel roulant. Les enquêteurs relèvent que, pour le garage FERRO, pour la période incriminée se situant entre 1989 et 1992, le nombre de camions vendus était de loin supérieur à celui des années précédentes et suivantes. Si le transporteur étranger acceptait de payer un prix plus élevé, c'est qu'en achetant ses camions auprès des garages désignés par MORBY, il était certain d'obtenir, en même temps, les autorisations de transport nécessaires. Les enquêteurs concluent dès lors dans ces cas-là à l'existence d'un lien entre l'acquisition de camions et l'octroi d'autorisations de transport.

Quant aux paiements effectués par les transporteurs à Jean MORBY pour l'obtention d'autorisations de transport, FERRO se montre très réservé. Il déclare avoir assisté à un rendez-vous entre Jean MORBY et le transporteur danois Christian PETERSEN, et dont l'objet était l'attribution d'autorisations de transport, lors duquel PETERSEN aurait remis à MORBY une somme de 30.000.- LUF destinée au VCM.

Confronté aux annotations inscrites dans l'agenda saisi, FERRO admet que plusieurs inscriptions se rapportent à des paiements effectués entre les mains de MORBY ou destinés à celui-ci.

Sur base des annotations dans le calepin de FERRO les enquêteurs estiment que le montant des paiements faits à Jean MORBY pour la délivrance d'autorisations de transport doit, pour l'année 1990 à 1991, se situer entre 1,2 et 3,9 millions de LUF.

D'après une inscription faite à la date du 1er septembre 1990 dans l'agenda de FERRO, un montant de 440.000.- LUF serait à verser à Jean MORBY pour le 16 septembre 1990. Dans sa déposition devant la police judiciaire, FERRO ne conteste pas que MORBY a effectivement reçu l'argent en question. Il ne sait cependant plus préciser si cet argent provenait de lui à titre de sponsoring du VCM ou s'il s'agissait de fonds reçus des transporteurs afin de les continuer à MORBY.

Les enquêteurs croient d'ailleurs trouver un indice supplémentaire pour cette remise dans le fait qu'il résulte de l'analyse des documents bancaires de MORBY, qu'à la même époque, celui-ci a fait, sur ses divers comptes, des versements pour un total de 415.000.- LUF.

D'une inscription du 18 décembre 1990 relative à l'attribution d'une vingtaine d'autorisations de transport CEE aux entreprises TRANSPORTS SCHMIT S.à r.l. et TRIOLUX, inscription complétée par FERRO par l'indication du nom „MORBY“ et du chiffre „200.000“, les enquêteurs tirent un indice qu'il y a eu remise à MORBY d'un montant de 200.000.- LUF pour les vingt autorisations, soit un prix de 10.000.- LUF par autorisation. FERRO conteste cependant une telle interprétation de l'annotation.

FERRO explique qu'une inscription similaire signifierait que LYNGGAARD de la société TRIOLUX aurait accepté de payer à MORBY un montant de 100.000.- LUF pour recevoir les autorisations y visées pour l'année 1991. Une autre inscription, à la date du 16 septembre 1990, paraît viser un paiement de 180.000.- LUF de la part de TRIOLUX à Jean MORBY pour 9 autorisations. FERRO indique qu'il a probablement conseillé à LYNGGAARD de sponsoriser le VCM avec 180.000.- LUF. Il précise ignorer si MORBY a effectivement reçu l'argent ou non.

Parmi la foule d'informations qui se dégage, d'après les enquêteurs, de l'agenda se rapportant à l'année 1990, ils estiment pouvoir se limiter à exposer le seul cas du transporteur danois Christian PETERSEN qu'ils présentent comme cas représentatif pour tous les autres. Les enquêteurs déduisent des 66 annotations concernant PETERSEN et se trouvant en rapport avec l'attribution d'autorisations de transport contre rémunération que MORBY aurait reçu en 1990 un minimum de 500.000.- LUF de la part de PETERSEN en contrepartie d'autorisations de transport.

Christian PETERSEN, qui est domicilié au Grand-Duché de Luxembourg depuis 1990, n'est interrogé ni par les enquêteurs, ni par le juge d'instruction. Entendu comme témoin sous la foi du serment à l'audience publique du 4 décembre 2002, Christian PETERSEN conteste avoir remis de l'argent à Jean MORBY en contrepartie d'autorisations de transport.

Lors de ses auditions par le juge d'instruction en date des 26 novembre 1997 et 6 avril 1998, FERRO rétracte ses dépositions faites antérieurement auprès de la police judiciaire et concernant le paiement d'éventuels pots-de-vin à Jean MORBY en rapport avec l'octroi d'autorisations de transport. Il explique son revirement par le fait qu'il serait malade du coeur tel qu'il résulte du certificat médical versé en cause. Il aurait signé ses dépositions, dont l'audition policière aurait duré toute la journée et jusqu'à 2.30 heures du matin, sans les relire. Il affirme que tout paiement fait à MORBY serait à voir dans le contexte du sponsoring du VCM et n'aurait rien d'illicite. Quant aux différentes inscriptions dans son

agenda de l'année 1990, FERRO prétend que les montants y apparaissant constitueraient sa comptabilité interne se rapportant à des commissions touchées au noir par le garage FERRO au cours de l'année 1990 à partager entre lui et son frère-associé.

Cité comme témoin à l'audience publique du 28 novembre 2002, FERRO fait usage de son droit de refuser de déposer comme témoin sous la foi du serment.

## 2. Le Garage BOUQUET et Josy BOUQUET

Tant Josy BOUQUET que son vendeur Henri SUTTOR admettent devant la police judiciaire et le juge d'instruction, qu'ils ont contacté MORBY en vue d'obtenir ces autorisations de transport pour leurs clients. Ils affirment que ces transporteurs étrangers n'auraient passé commande définitive des camions qu'après avoir reçu la certitude qu'ils recevraient les autorisations nécessaires, ce qu'ils considéraient comme une chose tout à fait normale, vu que les camions étaient plus chers au Grand-Duché qu'à l'étranger.

BOUQUET et SUTTOR contestent l'existence d'un arrangement avec MORBY aux termes duquel les transporteurs, pour recevoir leurs autorisations, devaient acquérir leurs véhicules auprès du garage BOUQUET. Ils contestent également que MORBY aurait reçu une quelconque commission liée à la vente des camions ou à l'octroi des autorisations de transport afférentes. BOUQUET soutient avoir ignoré que l'octroi des autorisations aurait été lié à la condition de l'achat de camions auprès de son garage.

Quant au sponsoring du VCM, l'instruction révèle deux versements de la part du garage BOUQUET de 15.000.– LUF en 1989 et de 5.000.– LUF en 1991 sur le compte occulte du club auprès de la B.I.L., ainsi que le paiement d'une facture de 56.160.– LUF en rapport avec le tournoi de volley-ball organisé par le club en mai 1990. BOUQUET admet avoir soutenu le club sur demande de Jean MORBY et pour la seule raison que celui-ci en était le président, alors qu'il voulait se montrer reconnaissant envers lui pour les services rendus à ses clients. Auprès du juge d'instruction, il précise que le sponsoring du club était à considérer comme une contrepartie pour les ventes de camions qu'il avait pu réaliser grâce aux recommandations de MORBY. BOUQUET indique encore que MORBY avait émis cette demande de soutien financier lors d'une discussion qu'il avait avec lui au sujet des autorisations de transport.

Entendu comme témoin sous la foi du serment à l'audience publique du 28 novembre 2002, Josy BOUQUET confirme les déclarations faites auprès de la police judiciaire et du juge d'instruction.

## C) Sponsoring du Volley-Ball Club de Mamer

Au vu des nombreux témoignages sur les liens étroits existant entre Jean MORBY et le VCM, ainsi que de l'importance des ressources financières du club et de la provenance d'une grande partie de ces ressources, les enquêteurs ont porté leurs investigations sur le financement du VCM.

Lors de l'enquête il est apparu que MORBY était fortement attaché au VCM et qu'il y consacrait non seulement une grande partie de ses loisirs, mais également une partie de son temps de travail au Ministère des Transports. Lors de la perquisition effectuée au Ministère des Transports, les enquêteurs saisisrent, dans le bureau de la fonctionnaire Josiane HOFFMANN, secrétaire de Jean MORBY, les documents relatifs au compte occulte du club auprès de la B.I.L. et qui y avaient apparemment été cachés par MORBY.

Jos HAAS, trésorier du VCM, s'explique sur les revenus du club et le sponsoring. Il fait notamment état d'un certain nombre d'opérations qui furent comptabilisées comme „dons du président/dons MORBY“ ou „autres dons“. Les opérations furent effectuées sur instructions de Jean MORBY mais sans indication du nom des différents sponsors.

Georges NEUEN, secrétaire du VCM au moment de la perquisition, confirme que Jean MORBY s'occupait des questions financières du club, ensemble avec le caissier, et qu'il était l'un des postes actifs dans la recherche des différents sponsors.

Se basant sur l'analyse des documents comptables saisis et les différents témoignages recueillis, les enquêteurs relèvent que le VCM a bénéficié, tout au long de la période visée par l'enquête, de soutiens financiers importants, hors de toute proportion normale et accordés essentiellement par des entreprises de transport qui, au vu du résultat des investigations, étaient suspectées d'être favorisées par MORBY lors de l'attribution d'autorisations de transport.

Pour financer les objectifs ambitieux que le VCM s'était fixés vers la fin des années 1980 et le début des années 1990, à savoir l'achat de joueurs étrangers et l'organisation de camps d'entraînement à

l'étranger, ainsi que de tournois internationaux, le VCM avait besoin de fonds importants qui étaient collectés massivement auprès de différents donateurs et qui ne figuraient pas dans la comptabilité officielle du club. L'enquête fait apparaître l'intervention active et assidue de Jean MORBY dans la recherche et le maintien des soutiens financiers nécessaires.

Ainsi, MORBY faisait appel de manière insistante à la „générosité“ notamment des transporteurs et des garagistes avec lesquels il avait noué des relations privilégiées dans le cadre de ses attributions professionnelles. Les enquêteurs soulignent, dans ce contexte, la découverte, dans l'agenda de MORBY dans lequel il notait le résultat de ses entretiens avec les transporteurs sur l'octroi d'autorisations de transport, de 18 bouts de papier contenant chacun l'indication du numéro de compte bancaire occulte que le VCM détenait auprès de la B.I.L.

Au vu de la documentation analysée, les enquêteurs arrivent à la conclusion que, pour la période de 1988 à 1994, le VCM a bénéficié, à côté des dons officiels repris dans la comptabilité, de soutiens financiers occultes s'élevant à au moins 6.627.000.– LUF. Les fonds, non renseignés dans la documentation officielle du club, étaient gérés par Jean MORBY sous forme d'une caisse noire et sans reddition de comptes. L'enquête met à jour qu'au moins 61% des fonds transférés au crédit du compte noir du VCM auprès de la B.I.L. proviennent d'entreprises de transport et de garagistes parmi lesquels figurent notamment TRANSMONTANA, BOTRANS, INTERCONDIS, INTERMONTANA, TRANSDANUBIA, VOLVO GÖTEBORG, SCANCAR et GARAGE BOUQUET.

Il ressort encore des investigations concernant le sponsoring du VCM que les frais occasionnés par l'organisation de tournois sportifs internationaux étaient supportés en grande partie par les transporteurs et garagistes visés par l'enquête. Ainsi, les frais relatifs au „VOLVO Tournement 1990“, qui se sont élevés suivant documents à un minimum de 732.165.– LUF, auraient été supportés par Yoram BENARY (162.230.– LUF), les garages FERRO (144.840.– LUF) et BOUQUET (56.160.– LUF), ainsi que par l'intervention des sociétés INTERCONDIS et SANDWEILER TERMINAL appartenant à Henk DE JONGH dans le paiement de factures aux montants non déterminés en rapport avec le tournoi en question.

Quant aux camps d'entraînement pour joueurs organisés par le VCM entre 1987 et 1993, l'enquête retient que ces camps ont eu lieu pour la plupart en Autriche et plus précisément aux endroits où résidaient les transporteurs prétendument favorisés par MORBY, respectivement où se trouvait le siège de leurs sociétés de transport, telle la ville de Wörgl, habitée par Johann BERGER, Otto KLAUSNER et Franz HÜTTER. Le seul élément concret quant à un financement de ces camps d'entraînement par les transporteurs en question résulte de la déclaration écrite du Dr MARIACHER, conseiller fiscal de HÜTTER, recueillie dans le cadre de l'exécution des commissions rogatoires internationales en Autriche, relative au paiement par HÜTTER des frais d'hébergement des participants au camp de 1987, frais s'élevant à la somme de 83.100 ATS. Dans le même contexte, les enquêteurs soulignent qu'en date du 3 février 1989, le compte occulte du VCM auprès de la B.I.L. fut crédité d'un montant de 104.178.– LUF par encaissement d'un chèque tiré sur le compte de la société HÜTTER TRANSPORTE auprès de la Caisse d'Épargne à Wörgl.

#### **D) Investigations auprès du Ministère des Transports**

Le 25 avril 1994, la police judiciaire effectue une perquisition au Ministère des Transports, au Service des Transports Routiers dirigé par Jean MORBY.

Lors de la perquisition, les enquêteurs saisissent dans le bureau de Jean MORBY deux enveloppes contenant un total de 170.000.– LUF. Interrogé sur la propriété et la provenance de cet argent, MORBY déclare qu'il s'agit du reste d'une somme de 300.000.– LUF qu'il a reçue de la part de Dino PIZZINATO pour le compte du VCM en raison d'un contrat de sponsoring conclu entre le VCM et la société IMMOPROM de PIZZINATO. Ce dernier confirme l'existence du contrat de sponsoring et la remise d'un montant de 300.000.– LUF à Jean MORBY sur insistance de ce dernier.

Les enquêteurs procèdent à l'audition des fonctionnaires et employés du Service des Transports Routiers au sujet des faits reprochés à MORBY.

Josiane HOFFMANN, préposée du Service des Autorisations et ancienne secrétaire de Jean MORBY, déclare à la police judiciaire que, malgré le fait qu'une commission aurait dû décider de l'octroi des autorisations de transport, la décision finale aurait toujours été prise par MORBY seul. Elle affirme que son prédécesseur se serait déjà plaint de ce que MORBY favoriserait avant tout des transporteurs autrichiens lors de l'attribution des autorisations pour l'Autriche. Elle déclare qu'elle aurait

elle-même pu se rendre compte en inspectant les listes d'attribution que, dans le passé, des entreprises autrichiennes auraient effectivement été favorisées. Elle ajoute que depuis qu'elle est à la tête du Service des Autorisations, elle se serait opposée à MORBY en faveur des transporteurs luxembourgeois, et ce avec un certain succès. Lors des discussions qu'elle aurait eues avec MORBY, celui-ci serait même allé jusqu'à la menacer d'une mutation dans une autre administration et à faire pression sur elle, quand elle était en désaccord avec lui au sujet de l'attribution des autorisations. Elle ajoute que, fin 1989, Yoram BENARY aurait apporté 440 autorisations supplémentaires pour l'Autriche qui auraient été distribuées avant tout aux „favoris“ de MORBY, tels les sociétés LLT, SCHRAM, TRANSDANUBIA, INTERMONTANA et HÜTTER, dont les dirigeants auraient été constamment en contact avec MORBY. Elle confirme qu'un des critères d'attribution des autorisations aurait été l'acquisition des camions au Grand-Duché, critère inofficiel introduit par MORBY pour amener les transporteurs étrangers à investir au Luxembourg et que cette prescription aurait notamment profité aux garages FERRO, BOUQUET et SCHOLER.

Entendue sous la foi du serment à l'audience publique du 12 décembre 2002, Josiane HOFFMANN relativise ses dépositions faites auprès de la police judiciaire. Elle confirme que dans l'attribution des autorisations de transport c'était Jean MORBY qui prenait la décision finale. Elle déclare cependant que la remarque quant à une éventuelle mutation dont elle pourrait faire l'objet, était prononcée sur un ton moqueur par Jean MORBY et non pas pour exercer une pression sur elle. Elle affirme n'avoir jamais eu connaissance de réclamation de la part de transporteurs luxembourgeois se plaignant d'être défavorisés par rapport aux transporteurs „étrangers“ dans l'octroi des autorisations de transport.

Les autres employés du Service des Autorisations entendus dans le cadre de l'enquête, à savoir Christiane WIETOR et Joël THILL, et les fonctionnaires du Service des Contrôles Routiers Jean WELTER et Jean-Paul RISCHARD, les trois derniers ayant également déposé comme témoins sous la foi du serment à l'audience du tribunal correctionnel, n'ont pas fait état de ce que, dans l'attribution des autorisations, MORBY avantagait des sociétés „étrangères“. Aucun des témoins n'a été confronté à des plaintes de transporteurs se disant désavantagés par rapport aux transporteurs „étrangers“ dans l'attribution des autorisations de transport.

Dans leur rapport No 272907 du 30 novembre 1994, page 108, les enquêteurs soulignent l'opposition de Jean MORBY à toute tentative destinée à rendre plus transparent le système de répartition des autorisations de transport. Ainsi résulte-t-il des documents saisis auprès du Ministère des Transports qu'en octobre 1990, le Ministre des Transports avait demandé à la Chambre de Commerce d'émettre un avis sur les critères d'attribution des autorisations, devant permettre une répartition plus équitable. Dans sa réponse, la Chambre de Commerce préconisait l'instauration d'une commission consultative „permettant d'apporter la sensibilité des entreprises dans les réflexions qui permettront l'attribution ou le refus des autorisations“. L'écrit de la Chambre de Commerce porte, en marge de cette proposition, l'inscription manuscrite „NON!“. Dans leur rapport, les enquêteurs attribuent cette note à Jean MORBY et en déduisent un refus obstiné de sa part à tolérer une quelconque ingérence dans le système d'attribution des autorisations de transport mis en place.

Lors des débats à l'audience, Jean MORBY a catégoriquement nié être l'auteur de cette inscription manuscrite et l'enquêteur a dû avouer qu'il avait simplement déduit que l'inscription était de la main du prévenu, alors que la lettre lui avait été soumise pour attribution.

Pour démontrer le prétendu favoritisme pratiqué par MORBY dans le cadre de la répartition des autorisations de transport, les enquêteurs, tout en soulignant l'impossibilité pour eux de dresser un bilan global relatif à l'octroi des autorisations visées, en raison du volume considérable des documents devant être exploités à ces fins, exposent quelques exemples concrets devant, selon eux, illustrer à suffisance la réalité d'une telle attribution préférentielle inéquitable.

Concernant la répartition de 440 autorisations bilatérales supplémentaires pour l'Autriche distribuées à partir du 1er octobre 1989, les enquêteurs relèvent qu'elles furent attribuées avant tout à des sociétés entretenant des liens privilégiés avec MORBY, telles les sociétés BENARY, BERGER, KLAUSNER, GUTH, HÜTTER et GRAD. Ils renvoient à la répartition des autorisations autrichiennes pour l'année 1990, en soulignant le caractère disproportionné du nombre d'autorisations attribuées aux quelques „favoris“ de MORBY par rapport au total de 4.140 autorisations mensuelles disponibles, à savoir les sociétés SCHRAM, FRIGOLUX, HÜTTER et INTERMONTANA. Ainsi la seule société FRIGOLUX a-t-elle obtenu la moitié des 1.400 autorisations supplémentaires pour l'Autriche au courant de l'année 1989. C'est à ces mêmes sociétés qu'ont été distribuées les 40 autorisations CEMT disponibles pour les années 1989 et 1991.

Quant aux entrepreneurs prétendument défavorisés par le système, l'enquête révèle le cas de l'entrepreneur de transport néerlandais Kornelius VAN VLIET, exploitant une entreprise de transport importante aux Pays-Bas et qui, en 1988, avait constitué au Grand-Duché la société GETRU pour étendre ses activités au Luxembourg. Entendu par la police judiciaire et par le juge d'instruction, VAN VLIET affirme que VAN KASTEREN lui fit comprendre que pour obtenir des autorisations de transport en nombre suffisant, il fallait donner de l'argent à Jean MORBY, soit pour lui-même, soit pour le VCM. VAN KASTEREN lui aurait rapporté que Johannes BOSCH aurait donné à MORBY la somme de 40.000 NLG et de ce fait obtiendrait toutes les autorisations sollicitées. Il déclare que MORBY lui-même lui aurait fait comprendre, de manière indirecte, lors des rendez-vous qu'il avait eus avec lui, qu'il serait profitable pour son commerce de soutenir financièrement un club de volley-ball. Il ajoute que lors d'un déjeuner dans un restaurant avec MORBY, en présence de VAN KASTEREN et CORBEEL, et dont l'objet était l'octroi d'autorisations de transport nécessaires à la société GETRU, MORBY lui aurait fait savoir qu'il devrait acheter des camions de marque VOLVO ou SCANIA chez FERRO ou BOUQUET, alors que les autorisations se trouveraient entre les mains de VOLVO et SCANIA. MORBY lui aurait encore fait savoir que s'il voulait obtenir quelque chose de lui, il devrait, en contrepartie, sponsoriser un club de volley-ball. Lors d'une entrevue au bureau de MORBY un mois plus tard, il aurait fait comprendre clairement à celui-ci qu'il refuserait de se plier à ses exigences et de soutenir le club sportif. VAN VLIET précise que suite à cette entrevue il n'aurait jamais obtenu d'autorisations en nombre suffisant pour lui permettre d'exploiter convenablement son entreprise, de sorte qu'il se serait finalement décidé de vendre la société GETRU et de se retirer du Grand-Duché.

Si le témoin Ingrid VERWERFT déclare qu'elle trouvait étonnant que la société BOTRANS disposait de 17 autorisations, alors que VAN VLIET avait d'énormes difficultés à en obtenir en nombre suffisant, Wilfried CORBEEL qui avait assisté, au restaurant, aux discussions entre MORBY, VAN KASTEREN et VAN VLIET, n'a pas confirmé, ni lors de son audition devant le juge d'instruction, ni à l'audience du tribunal correctionnel du 11 décembre 2002, les dépositions de VAN VLIET quant aux suggestions de sponsoring du VCM faites par MORBY. Il a déclaré au contraire que MORBY aurait informé VAN VLIET que le stock des autorisations serait épuisé et qu'il lui aurait suggéré de racheter une autre société pour obtenir des autorisations supplémentaires.

Les enquêteurs soulignent que Franz HÜTTER, malgré plusieurs infractions dont MORBY avait eu connaissance, recevait toujours davantage d'autorisations et affirment que HÜTTER mettait à la disposition d'autres transporteurs des autorisations contre rémunération élevée.

#### **E) Situation financière de Jean MORBY**

Sur demande du juge d'instruction, les officiers de police judiciaire chargés de l'enquête procèdent à une analyse comptable de la situation financière de Jean MORBY. Sur base de la consultation des comptes bancaires et de tous autres documents saisis lors des différentes perquisitions, les enquêteurs arrivent à la conclusion qu'entre novembre 1988 et mai 1994 MORBY aurait dépensé 8.196.921.- LUF de plus qu'il ne peut justifier de revenus licites durant la même période. Ils précisent que des revenus non déterminés d'un montant total de 5.444.656.- LUF auraient été versés durant cette période sur ses divers comptes bancaires.

Jean MORBY conteste le contenu et les conclusions des enquêteurs sur sa situation financière et demande au juge d'instruction de faire procéder par un homme de l'art à un examen critique de l'analyse comptable des enquêteurs. L'expert Emile DENNEWALD nommé par le juge d'instruction met à néant l'intégralité des conclusions des enquêteurs. Il leur reproche de ne pas avoir tenu compte dans leurs calculs d'importantes recettes licites et connues ainsi que de prélèvements sur le patrimoine existant. Après divers redressements, l'expert vient à la conclusion que le montant des revenus de sources inconnues s'élève tout au plus à un montant de 3,3 millions de francs dont il faudrait chercher l'origine dans les économies faites sur les revenus professionnels, dans les réserves de liquidités provenant des parents-commerçants de Jean MORBY, dans la part revenant à sa mère dans la vente d'immeubles et dans des avances sur frais de route.

Les enquêteurs, invités par le juge d'instruction à commenter les conclusions de l'expert, arrivent à défendre leur position sur certains points de l'analyse policière mis à néant par l'expert judiciaire et à mettre partiellement en doute le raisonnement de l'expert.

Interrogé par le juge d'instruction sur sa situation financière à la période des faits, Jean MORBY fait état d'un montant d'au moins 1,5 million de francs lui payés par l'Etat à titre d'avances pour frais de route. Il estime qu'il y a lieu de déduire encore du montant de 3.394.618.- LUF avancé par l'expert

DENNEWALD un montant de 500.000.– LUF donné en liquide à son épouse par une tante habitant en France, ainsi qu'un montant de 575.000.– LUF provenant de sa belle-mère qui a soutenu de façon régulière la famille MORBY, ce dernier montant étant pour une grande partie documenté par pièces. Jean MORBY a encore remis au tribunal un certain nombre de documents dans le but d'établir les avances pour frais de route lui réglés par l'Etat.

L'interrogatoire de l'expert DENNEWALD à l'audience publique du 11 décembre 2002, ainsi que sa confrontation avec le commissaire en chef Pierre KOHNEN, n'ont pas permis au tribunal de clarifier la divergence d'opinions entre l'expert et les enquêteurs, de sorte que le tribunal correctionnel, pour former sa décision, ne saurait puiser dans les éléments ni de l'analyse comptable policière, ni du rapport d'expertise DENNEWALD.

## **F) Les interrogatoires de Jean MORBY**

### a) devant la police judiciaire

Jean MORBY s'explique sur le processus de distribution des autorisations de transport de marchandises par route. Il confirme être à la tête du département „Transports de Marchandises“ au sein du Ministère des Transports, service compétent pour l'approvisionnement et la répartition des autorisations de transport. Il explique que sa tâche se situe au niveau des négociations avec les Etats étrangers pour ce qui est de l'approvisionnement, tandis que Josiane HOFFMANN, préposée du service, serait en principe compétente pour la répartition des autorisations entre les transporteurs. L'attribution annuelle se ferait néanmoins d'un commun accord entre celle-ci et les fonctionnaires du Service du Contrôle des entreprises de transport. Sur demande du Ministre SCHLECHTER, Jean MORBY aurait établi des critères internes d'attribution afin de garantir une répartition plus équitable des autorisations. Parmi ces critères à remplir par les entreprises de transport figureraient notamment le paiement des impôts, de la sécurité sociale et des assurances, ainsi que le contrôle technique des camions. Le chiffre d'affaires de l'entreprise, ainsi que les trajets parcourus seraient également pris en considération, afin de garantir une utilisation optimale des autorisations sollicitées. Jean MORBY précise qu'à défaut de preuves concrètes d'une irrégularité flagrante, il n'était pas possible de retirer à une entreprise de transport ses autorisations, alors que bon nombre d'entre elles avaient organisé leur activité en fonction des autorisations octroyées et qu'un retrait éventuel aurait eu pour elles des effets désastreux. Il explique qu'un manque d'autorisations autrichiennes se serait fait sentir avec l'établissement au Grand-Duché des transporteurs autrichiens, tels que HÜTTER, BRANTNER et la société INTERMONTANA au milieu des années 1980. Cette dernière aurait conclu un marché avec le gouvernement luxembourgeois lui garantissant un nombre déterminé d'autorisations du contingent autrichien pour ses investissements réalisés au Luxembourg. En ce qui concerne les autorisations supplémentaires pour l'Autriche que Yoram BENARY avait réussi, grâce à ses bonnes relations avec le Ministère des Transports autrichien, à procurer au Grand-Duché, MORBY parle de quelque 700 autorisations autrichiennes dont la moitié aurait dû être concédée en accord avec le Ministre SCHLECHTER aux sociétés BENARY en contrepartie de ses efforts dans la négociation desdites autorisations.

Concernant le sponsoring du VCM, MORBY indique comme donateurs notamment la société VOLVO de Göteborg qui se serait engagée, pour la saison 1993-1994, pour un montant de 300.000.– LUF et avec laquelle le contact aurait été noué par l'intermédiaire de Franz GRAD de la société TRANSDANUBIA.

Jean MORBY admet qu'il était responsable de la gestion des dons revenant au VCM et que les fonds en question, transférés sur le compte occulte du club auprès de la B.I.L. ou bien conservés dans une caisse noire, n'apparaissaient pas dans la comptabilité officielle du club.

Il reconnaît avoir, à plusieurs reprises, déjeuné avec des transporteurs par lesquels il avait été invité, tout en précisant que le contact personnel avec les entrepreneurs de transport ferait partie de ses attributions professionnelles.

### b) devant le juge d'instruction

Jean MORBY est inculpé par le juge d'instruction le 9 octobre 1996. Lors du premier interrogatoire il conteste de manière générale les faits de corruption passive qui lui sont reprochés.

Dans une note écrite du 29 octobre 1996 adressée au juge d'instruction, MORBY s'explique sur la procédure d'attribution des autorisations de transport. Il ressort de ces explications que jusqu'à l'élaboration, à la fin de l'année 1985, de critères d'attribution, les autorisations étaient toujours déli-



vrées sur simple constat de la bonne utilisation au cours de l'année précédente et sur décision prise par une seule personne. En vertu des nouveaux critères élaborés, chaque société de transport devait, à partir de 1987, présenter chaque année, sur base d'un formulaire spécial, une nouvelle demande en obtention d'autorisations pour l'année subséquente. MORBY explique les raisons politiques qui, à l'époque, avaient conditionné l'élaboration des critères d'attribution des autorisations contingentées, notamment celui des investissements réalisés en édifices et véhicules. Il expose que les demandes étaient centralisées au Bureau des Autorisations et contrôlées par le Service de Contrôle Routier du Ministère, procédure administrative dans laquelle il ne serait pas intervenu. Les autorisations de transport auraient été établies, émises et enregistrées par le Bureau des Autorisations. MORBY conteste formellement avoir jamais remis personnellement une autorisation à un quelconque transporteur ou importateur de véhicules. Il précise qu'aucune autorisation de transport n'aurait jamais été attribuée à une société non luxembourgeoise ne disposant pas d'une autorisation de commerce délivrée par le Ministère des Classes Moyennes du Luxembourg. Une analyse de l'ensemble des documents saisis auprès du Ministère des Transports prouverait qu'aucune autorisation n'aurait jamais été octroyée à une entreprise qui n'aurait pas été en règle au moment de la présentation de la demande. Quant à la procédure d'attribution proprement dite, MORBY soutient que les décisions sur l'octroi des autorisations étaient préparées par le Service de Contrôle Routier et discutées par un groupe composé de lui-même, du préposé du Service des Autorisations et des deux fonctionnaires du Service de Contrôle. Les décisions sur l'attribution des autorisations de transport auraient donc été prises au sein de ce groupe d'un commun accord, sauf à de très rares occasions où il y aurait eu désaccord et où il lui aurait dès lors incombé, en sa qualité de directeur du Service des Transports Routiers, de prendre la décision. En ce qui concerne l'octroi d'autorisations supplémentaires sollicitées en cours d'année, MORBY précise que la décision aurait été prise sur ses instructions après avis du Service de Contrôle.

Interrogé sur le chèque de 150.000.- LUF émis à son profit par l'entrepreneur de transport autrichien Walter BRANTNER, MORBY explique que le chèque en question lui a été remis à l'occasion d'une visite de BRANTNER à Luxembourg, peut-être à l'occasion d'une visite dans son entreprise. BRANTNER aurait exprimé son désir de faire un geste pour le travail de formation des jeunes du Volley-ball Club de Mamer. Il ne sait pas de quelle manière BRANTNER a eu connaissance de l'existence du club sportif, ni quelles ont été les raisons de ce geste. Il admet avoir encaissé le chèque à son compte personnel auprès de la Caisse Raiffeisen à Mamer. Il affirme qu'à l'époque il avait l'habitude d'avancer au VCM des fonds propres, avances qu'il aurait compensées par la suite par des dons qu'il aurait reçus pour le club. Pour appuyer ses affirmations au sujet des fonds propres avancés au VCM, MORBY verse un ordre de virement de son compte BGL portant sur le paiement du loyer pour un logement pris en location par le club. Il admet cependant que le VCM n'a jamais été informé du don effectué par BRANTNER. MORBY conteste néanmoins formellement avoir concédé à BRANTNER ou à sa société une quelconque contrepartie pour le soutien financier du VCM et notamment les avoir favorisés lors de l'attribution des autorisations de transport. La société L.L.T. aurait fait des investissements considérables au Grand-Duché et les autorisations octroyées auraient été une condition essentielle de son établissement.

Quant au chèque de 15.000 DM tiré sur le compte de Franz HÜTTER et dont il avait crédité, en date du 27 décembre 1991, le compte de sa mère auprès de la BGL, Jean MORBY affirme avoir eu ce chèque de la part de Claude PESCH, secrétaire du VCM et agent d'assurances, en remboursement d'une partie de l'argent qu'il avait remis à PESCH en 1985 dans le cadre d'un projet immobilier qui ne s'était pas réalisé. Il explique que PESCH, en sa qualité d'agent indépendant des compagnies d'assurances ASSURLUX et KRAVAG, assurait une partie des camions de Franz HÜTTER et détenait le chèque de HÜTTER en paiement de primes d'assurances.

Force est de constater que ces dépositions sont en contradiction avec celles de Franz HÜTTER entendu dans le cadre de l'exécution des commissions rogatoires en Autriche. En effet, même si Franz HÜTTER affirme qu'il s'agissait de primes d'assurances en souffrance, il déclare avoir remis le chèque directement à MORBY pour que celui-ci continue les fonds à l'assureur. HÜTTER n'a pas donné suite à la citation à témoin devant le tribunal correctionnel et Claude PESCH, étant décédé en 1994, n'a pas pu être entendu sur les faits.

Concernant les dépositions d'Igor BURGHARDT au sujet de la remise d'autorisations de transport supplémentaires de la part de MORBY à HÜTTER contre paiement d'un montant de 100.000 ATS, MORBY les conteste formellement. Il y a lieu de relever qu'entendu comme témoin à l'audience publique du 27 novembre 2002, BURGHARDT affirme ne pas avoir connaissance que HÜTTER aurait

remis la prédite somme à MORBY et ajoute qu'après l'entrevue avec MORBY son patron aurait été de fort mauvaise humeur faute d'avoir obtenu les autorisations sollicitées.

MORBY déclare que ni lui-même, ni le VCM n'auraient jamais été gratifiés par HÜTTER et que celui-ci n'aurait jamais reçu un quelconque traitement de faveur de sa part que ce soit en matière d'octroi d'autorisations de transport ou par l'absence de sanctions administratives dans le cas des nombreuses irrégularités constatées.

MORBY conteste encore avoir jamais averti Franz HÜTTER ou un autre transporteur d'un contrôle imminent qui serait effectué par le Service de Contrôle Routier. Quant à la déposition de Doris KERSCHEN à ce sujet, il verse le rapport dressé par les contrôleurs suite au contrôle effectué auprès de la société HÜTTER le 21 mai 1990 et dont il aurait prétendument averti à l'avance ce dernier, rapport dont il résulte que, suite au contrôle, il avait refusé l'octroi d'autorisations supplémentaires sollicitées par HÜTTER. Par ailleurs, à l'audience du tribunal correctionnel du 9 décembre 2002 à laquelle elle avait été citée comme témoin, Doris KERSCHEN a déposé ne pas avoir eu connaissance que MORBY aurait averti HÜTTER d'un contrôle imminent à effectuer par le Service de Contrôle.

Interrogé sur les dépositions de Herman VAN KASTEREN et Ingrid VERWERFT concernant la remise de 500.000.- LUF à sa personne, Jean MORBY conteste formellement avoir reçu les fonds en question qu'ils proviennent de Johannes BOSCH ou de VAN KASTEREN. Il affirme que le contrat de sponsoring avec BOTRANS, signé par VAN KASTEREN et PESCH, n'aurait jamais été soumis à l'approbation du comité du VCM, même si son exécution fut accueillie suite à des engagements financiers du club. Il n'exclut pas que VERWERFT se soit présentée au Ministère pour lui remettre des fonds destinés au VCM dans le cadre de l'exécution du contrat de sponsoring.

Interrogé sur ses relations avec Yoram BENARY et la société FRIGOLUX, MORBY est formel pour dire que BENARY et sa société auraient reçu le même traitement que les autres transporteurs. Il confirme qu'en 1989 BENARY avait apporté, grâce à ses bonnes relations avec le Ministère autrichien, 1.400 autorisations bilatérales autrichiennes supplémentaires, dont la moitié étaient octroyées à sa société, suivant accord avec le Ministre des Transports luxembourgeois.

Quant à ses relations avec Johann BERGER, MORBY admet que celui-ci avait pris à sa charge la note de l'hôtel HIRLANDA à Züri relative au séjour en demi-pension de la famille MORBY pendant les vacances de Pâques en 1991. Il déclare cependant qu'au moment de la visite de BERGER à l'hôtel, il se trouvait en voyage de service en Roumanie et qu'il n'avait remarqué le geste de BERGER qu'à son retour en voulant régler lui-même la note. Il affirme que, ne voulant accepter une telle faveur, son épouse aurait remboursé BERGER, en remettant le montant de 120.000.- LUF à Albert SCHRAM, partenaire de BERGER, à son domicile de Mamer. MORBY précise ne pas avoir demandé de quittance pour le remboursement. Au moment de la déposition de Jean MORBY, SCHRAM est décédé et ne peut dès lors plus être entendu à ce sujet.

Quant aux camps d'entraînement du VCM qui ont eu lieu à Wörgl en Autriche entre 1987 et 1991, MORBY conteste formellement être intervenu de quelque manière que ce soit dans leur organisation, déroulement, financement ainsi que dans le choix du site. Il déclare que les camps avaient été organisés par Claude PESCH et que le comité du VCM avait considéré l'Autriche, respectivement Wörgl, comme endroit idéal. Concernant le chèque de la société HÜTTER sur 104.178.- LUF, crédité sur le compte occulte du VCM auprès de la B.I.L. en février 1989, MORBY prétend ne pas avoir été au courant, précisant que ce chèque a pu être encaissé par PESCH qui aurait souvent été en possession de chèques provenant de ses clients-assurés.

Il importe de souligner qu'il ne résulte pas des procès-verbaux d'interrogatoires que Jean MORBY ait été invité par le juge d'instruction à prendre position sur ses relations avec le garagiste Emile FERRO et les transporteurs LYNNGAARD et PETERSEN, ni sur le paiement par Otto KLAUSNER, respectivement les sociétés TRANSMONTANA ou INTERMONTANA des factures de l'Hôtel STANGLWIRT de Going en été 1989 et 1990.

## EN DROIT

Par arrêt du 21 février 2002, la chambre du conseil de la Cour d'Appel a ordonné le renvoi de Jean MORBY devant une chambre correctionnelle du tribunal d'arrondissement de et à Luxembourg pour statuer sur quinze préventions du chef d'infractions principalement à l'article 247 et subsidiairement à l'article 246 du code pénal.

Par citation à prévenu du 6 août 2002, le Ministère Public a convoqué Jean MORBY devant le tribunal correctionnel pour statuer sur ces préventions, lesdits faits pouvant être qualifiés à titre plus subsidiaire de délits d'ingérence ou d'immixtion, situation réprimée par l'article 245 du code pénal.

– *Loi applicable dans le temps*

Il y a lieu de constater que les peines établies du chef d'infractions aux articles 245, 246 et 247 du code pénal au temps du jugement, diffèrent de celles qui étaient portées au moment de l'infraction.

Aux termes de l'article 2 alinéa 2 du code pénal, la peine la moins forte sera appliquée.

Lorsqu'il s'agit de comparer deux lois, afin de déterminer la loi la plus douce, l'emprisonnement est pris en considération, l'amende étant lorsqu'elle est comminée avec une peine privative de liberté, considérée comme accessoire (cf. J. Constant, Précis de Droit Pénal, éd. 1967; Nos 35 et 36).

Les articles 245, 246 et 247 nouveaux du code pénal tels qu'introduits par la loi du 15 janvier 2001, augmentent à la fois le maximum et le minimum de la peine d'emprisonnement comminée. Elle est partant plus sévère.

Les articles 245, 246 et 247 anciens du code pénal et les peines comminées par ces articles doivent par conséquent s'appliquer aux faits reprochés à Jean MORBY.

– *Prescription*

Il est reproché à Jean MORBY d'avoir, en sa qualité de premier conseiller de gouvernement dirigeant le Service des Transports Routiers auprès du Ministère des Transports, favorisé des entreprises de transport déterminées, qui lui accordaient des avantages financiers personnels ou qui faisaient un don au VCM, dont il était le président, en leur attribuant, en contrepartie, des autorisations de transport en nombre élevé ou en s'abstenant de sanctions à leur égard en cas d'irrégularité grave constatée.

Il est encore reproché à Jean MORBY d'avoir, en la même qualité, imposé aux transporteurs, comme condition à l'octroi d'autorisation de transport, l'achat de leurs camions auprès de garagistes déterminés contre paiement à sa personne, de la part de ces garagistes, de commissions calculées en fonction des ventes ainsi réalisées.

La corruption passive est l'acte par lequel un fonctionnaire accepte ou sollicite, pour lui-même ou pour autrui, d'une façon directe ou non, un don ou une promesse pour accomplir ou retarder, ou omettre d'accomplir ou de retarder, un acte de sa fonction ou un acte facilité par elle.

Le délit de corruption est un délit instantané soumis à la prescription triennale.

Plusieurs faits de corruption qui, pris isolément, sont chacun punissables, peuvent constituer une infraction unique, en raison de l'unité de but ou d'intention de leur auteur. Cette volonté est unique et permanente, de sorte que la prescription ne commence à courir à l'égard de l'ensemble des faits qu'à partir du dernier d'entre eux.

Il n'est point contradictoire de reconnaître le caractère instantané du délit de corruption et de décider que divers faits de corruption ne forment que l'exécution continue et successive d'une même résolution et constituent partant une infraction unique, un délit continu, un „état de corruption“ (Cass. belge, 14.12.1960, Pas. 1961, I. 412).

Ainsi, il a été décidé que si les actes du prévenu sont intervenus pour maintenir et consolider l'état de corruption de telle manière qu'il existait entre le fonctionnaire et l'auteur une suite d'incidents particuliers, chacun délictueux en soi et qui, dans leur ensemble, ne formaient qu'un seul état de corruption et ne constituaient ainsi, en raison de l'unité de but ou d'intention de l'auteur, qu'une infraction, il résulte que pour l'ensemble des faits la prescription n'a commencé à courir qu'à partir du dernier de ces incidents (Cass. crim. 14.7.1988. Pas. 27, p. 287).

Le premier acte de poursuite interruptif de prescription est formé par le transmis du Parquet du 13 novembre 1991 à la „Sûreté Publique aux fins d'enquête (sur les) allégations de corruption concernant la délivrance des autorisations de transport et avancées par Monsieur Charles ZENNEN“.

Or, cet acte de poursuite, de par son libellé, a un effet restrictif ayant comme limite les déclarations faites par Charles ZENNEN le 19 septembre 1991 à la Brigade de Gendarmerie de Bettembourg. Lors de cette audition, ZENNEN a évoqué quatre cas concrets, à savoir celui de Franz HÜTTER, celui de Christian PETERSEN (le transporteur danois dont aurait parlé LYNGGAARD), celui de l'entreprise MERCATOR et celui de la société INTERMONTANA.

Il s'ensuit que les préventions libellées sub 1), 6), 7) et 13) ne sont pas prescrites.

Quant aux autres préventions, il importe de relever que l'instruction proprement dite à charge de Jean MORBY a débuté par le réquisitoire du Parquet en date du 16 juin 1993. Pour ces infractions, il convient partant de vérifier les différentes dates, les faits commis avant le 16 juin 1990 étant en principe prescrits.

Quant à la prévention libellée sub 2) de la citation, à savoir le paiement d'un montant total de 1.040.000.- LUF, à raison de 425.000.- LUF de la part de TRANSMONTANA en 1988 et 1989, et 615.000.- LUF de la part de INTERMONTANA en 1990 et 1991, en vertu d'un contrat de sponsoring intervenu le 30 décembre 1987 entre la société TRANSMONTANA et le VC Mamer et portant sur un soutien financier de 200.000.- LUF par année, le Parquet demande au tribunal de procéder à la rectification de deux erreurs matérielles s'étant glissées dans le libellé de la prévention. D'une part, la période des faits s'entendrait jusqu'à la fin de l'année 1992 (et non 1991) et d'autre part, le montant total des dons reçus s'élèverait à 1.000.000.- LUF (et non pas à 1.040.000.- LUF).

Un contrat de sponsoring portant sur un soutien financier de 4 x 50.000.- LUF par an fut signé le 30 décembre 1987 par Claude PESCH pour le VCM et par Jakob GUTH pour la société TRANSMONTANA. Il résulte des dépositions des témoins TETI, LOMBARDO et KLAUSNER, ainsi que de l'exploitation des documents du compte bancaire occulte du VCM renseignant des transferts en provenance de la société TRANSMONTANA, que ledit contrat fut exécuté pour un montant approximatif de 425.000.- LUF au courant des années 1988 et 1989 et, après changement de la dénomination de la société en INTERMONTANA, pour un montant de 615.000.- LUF au courant des années 1990 et 1991.

Le premier acte interruptif de la prescription triennale de l'action publique concernant la société TRANSMONTANA, respectivement INTERMONTANA ayant consisté en la réquisition du Parquet adressée en date du 13 novembre 1991 aux officiers de la Sûreté Publique, il y a lieu d'examiner si les faits reprochés à MORBY ne sont pas prescrits.

Il y a lieu de renvoyer à l'arrêt de la Cour de Cassation du 14 juillet 1988 (Pas. 27, p. 287) qui dit qu'en matière de corruption de fonctionnaire la prescription ne court pas du jour du pacte initial, mais de celui de la dernière rémunération. Les juges du fond avaient retenu que les actes du prévenu sont intervenus pour maintenir et consolider un état de corruption de telle manière qu'il existait entre le fonctionnaire et l'auteur une suite d'incidents particuliers, chacun délictueux en soi qui, dans leur ensemble, ne formaient qu'un seul état de corruption et ne constituaient ainsi, en raison de l'unité de but ou d'intention de l'auteur, qu'une infraction, de sorte que pour l'ensemble des faits la prescription n'a commencé à courir qu'à partir du dernier de ces incidents.

Comme, en l'espèce, le dernier paiement opéré par la société INTERMONTANA, anciennement TRANSMONTANA, a eu lieu en 1991, les faits reprochés sub 2) de la citation à charge de Jean MORBY ne sont pas prescrits.

Concernant la prévention libellée sub 3) de la citation, à savoir la remise d'un montant de 500.000.- LUF de la part de Johannes BOSCH à Jean MORBY vers la fin de l'année 1990, le Parquet admet qu'une erreur matérielle s'est glissée dans le libellé de la prévention, l'infraction reprochée se situant non pas vers la fin de l'année 1990, mais vers la fin de l'année 1989. Il demande au tribunal de procéder à la rectification de cette erreur. Il résulte en effet des déclarations des témoins CORBEEL, VERWERFT et VAN KASTEREN que ceux-ci situent le fait en question à la fin de l'année 1989.

Il s'ensuit que la prévention libellée sub 3) à charge de Jean MORBY est prescrite.

La prévention mentionnée sub 4) de la citation a trait au paiement d'un montant de 640.000.- LUF de la part de Johannes BOSCH ou de la société BOTRANS en vertu d'un contrat de sponsoring intervenu le 14 juillet 1989 entre la société BOTRANS et le VC Mamer.

Le Parquet demande au tribunal de procéder à la rectification d'une erreur matérielle dont est affecté le libellé de la prévention, la période d'exécution du contrat de sponsoring s'étendant du 1er août 1989 au 31 mars 1990 (et non pas au 31 juillet 1992).

En date du 14 juillet 1989 fut signé un contrat de sponsoring entre le VCM, représenté par son vice-président Claude PESCH, et la société BOTRANS, représentée par Herman VAN KASTEREN. Le contrat, conclu pour une durée de trois ans, débutant le 1er août 1989 et se terminant le 31 juillet 1992, prévoyait le paiement d'un montant mensuel de 80.000.- LUF sur le compte bancaire occulte du VCM.

Les documents bancaires saisis concernant le compte B.I.L. du club permettent de retracer que durant la période du 31 juillet 1989 au 31 mars 1990 huit paiements de 80.000.– LUF, respectivement 79.880.– LUF, relatifs à ce contrat ont été inscrits au crédit de ce compte bancaire occulte, dont cinq fois par virements.

Comme le dernier paiement a été effectué le 31 mars 1990, les faits libellés sub 4) sont prescrits.

Quant aux faits libellés sub 5), 8), 9) et 11) ils se situent après le 16 juin 1990 de sorte que l'action publique relative à ces préventions n'est pas prescrite.

La prévention, libellée sub 10) de la citation a trait au paiement de factures d'un montant de 162.000.– LUF, prétendument réglées par Yoram BENARY pour le compte du VCM dans le cadre du tournoi sportif „VOLVO TOURNAMENT“ organisé en 1990.

Le tournoi international a été organisé en mai 1990 et les factures litigieuses ont également été émises au mois de mai 1990.

Comme il ne ressort d'aucun élément du dossier que lesdites factures auraient été réglées postérieurement au 16 juin 1990, les faits libellés sub 10) à charge de Jean MORBY se trouvent prescrits.

Quant aux préventions libellées sub 12) et 13) de la citation, à savoir les prétendus dons reçus de la part de Bjarne LYNNGAARD, sinon de la société TRIOLUX S.à r.l., et de Christian PETERSEN, sinon de la société TRANSPORTS SCHMIT S.à r.l., au courant de l'année 1990, il ressort des annotations dans l'agenda d'Emile FERRO que ces prétendus paiements, ou tout au moins les dernières rémunérations, ont eu lieu fin 1990. Les faits libellés sub 12) et 13) de la citation ne sont partant pas prescrits.

Il en est de même des faits repris sub 14) et 15) de la citation et concernant Emile FERRO et Josy BOUQUET, les derniers paiements ayant été effectués en 1992, respectivement en 1991.

### **Les préventions reprochées à Jean MORBY:**

#### *1) Les articles 246 et 247 du code pénal:*

Les infractions réprimées par les articles 246 et 247 du code pénal supposent toutes trois éléments. Les deux premiers sont communs à chacune d'elles; ils ont trait d'une part à la qualité de celui qui s'est laissé corrompre et d'autre part à l'avantage promis ou reçu qui est la cause déterminante de la forfaiture. Le troisième élément est spécial à chacune des infractions. Il est celui qui les distingue entre elles. Il est relatif soit au but de la corruption, soit à la réalisation de ce but.

#### *1. Qualité de celui qui s'est laissé corrompre: fonctionnaire, officier public ou personne chargée d'un service public:*

Les faits réprimés par les articles 246 et 247 du code pénal peuvent être accomplis par toutes les personnes ayant un caractère public, depuis les hommes d'Etat les plus puissants jusqu'aux serviteurs les plus modestes. Ainsi, un ministre peut tomber sous le coup de la disposition, de même que les fonctionnaires des différents départements ministériels et les membres des cabinets (Les Nouvelles, droit pénal, t. III, p. 160 Nos 4238 et svts). Le législateur a en effet voulu mettre à l'abri des sollicitations de la corruption ceux qui ont la mission de participer à l'administration de la chose publique.

#### *2. Contrat illicite: agrégation d'offres ou de promesses, réception de dons ou de présents:*

Le deuxième élément de la corruption passive consiste dans le fait pour le fonctionnaire d'avoir agréé des offres ou des promesses, d'avoir reçu des dons ou des présents. En punissant la corruption des fonctionnaires, le législateur a voulu atteindre un contrat illicite à propos de l'exercice de la fonction publique: la subordination d'un acte de la fonction à un avantage, offert ou promis par un particulier et accepté ou reçu par le fonctionnaire. Le pacte frauduleux est essentiel à la forfaiture, Du côté du fonctionnaire, l'adhésion à la proposition du corrupteur constitue l'élément caractéristique du délit. Il faut que le fonctionnaire s'assure un avantage, une contrepartie en échange de l'accomplissement ou de l'omission de l'acte de sa fonction.

Cet avantage peut être de toute nature. Il n'est pas nécessairement un avantage en argent ou appréciable en argent. L'avantage peut être une rétribution soit directe, soit même indirecte ou déguisée.

Le contrat illicite peut intervenir directement entre le particulier et le fonctionnaire, c'est le cas habituel; mais il peut aussi être conclu par personne interposée (Rigaux et Trousse, les crimes et les délits du code pénal, t. IV. pp. 289 svts).

Il est nécessaire qu'une entente intervienne entre le donateur et le fonctionnaire. Si une personne remet un don à un agent de l'Etat parce qu'elle a été satisfaite de la solution d'une affaire, mais qu'elle agit ainsi spontanément et par pure gracieuseté, l'article 246 n'est pas applicable (Gand, 19.8.1921, Pas., 1921, II, 163).

Le vocable „agrément“ désigne tout à la fois l'acceptation par le corrompu des offres qui lui sont faites, et aussi la réception des dons ou présents promis, en exécution de l'accord de volontés qui s'est formé entre le corrupteur et le corrompu, et dans lequel transparaît l'aspect bilatéral de la corruption. Le délit est définitivement consommé au moment où les consentements s'échangent entre corrupteur et corrompu (Juris-Classeur pénal, art. 432-11, fasc. 10 No 84).

L'antériorité de l'agrément d'une rémunération par rapport à l'acte ou à l'abstention acceptée par le corrompu constitue une règle classique du droit pénal de la corruption. La loi (française) réprime seulement les manoeuvres qui ont pour but le marché de la fonction, mais laisse impunies les rémunérations données *a posteriori*, de telles rémunérations seront peut-être constitutives d'une faute disciplinaire, mais cette faute est pénalement irréprochable.

La distinction des rémunérations antérieures et postérieures à l'acte accompli par le corrompu n'est pas toujours aisée à faire.

Mais il a été décidé que le caractère d'antériorité des avantages reçus résulte de ce qu'ils ont été consentis de façon régulière et permanente, de telle sorte qu'ils ont nécessairement précédé les agissements du corrupteur et déterminé le corrompu (6.2.1968: Bull. crim. No 37, 28.1.1987: Bull. crim. No 47, 18.7.1985: Bull. crim. No 269).

Le délit de corruption est évidemment accompli et pleinement punissable si la rémunération tardive n'est que l'exécution d'une promesse antérieure. Mais il est des situations plus délicates lorsque plusieurs actes successifs accomplis par le fonctionnaire au profit d'un particulier ont été, chaque fois, suivis de la remise d'un „cadeau“ par le bénéficiaire de ces actes ... il est fort possible que, dans le tissu des relations qui se sont nouées entre le fonctionnaire et le tiers, les dons qui récompensent les actes passés aient pour but de faciliter les services futurs: le contexte douteux des cadeaux reçus leur imprime aisément un caractère délictueux et le délit de corruption est alors constitué.

Ainsi dans un arrêt No 38/88 du 2 février 1988 la Cour d'Appel a-t-elle condamné le prévenu pour tentative de corruption en admettant que les actes de corruption tentés par l'auteur, sans se rattacher à des opérations déterminées, tendaient à obtenir et à maintenir, d'une façon générale et permanente, la bienveillance du fonctionnaire à l'égard de l'auteur et à assurer son concours chaque fois que l'occasion s'en offrirait pour lui dans la sphère des actes de sa fonction.

### 3. But de la corruption: un acte de la fonction:

Pour que le délit de corruption existe, il faut un dernier élément. Le fonctionnaire doit avoir agréé les offres ou promesses ou reçu les dons ou présents dans un but déterminé. Ce but, c'est soit l'accomplissement, soit l'abstention d'un acte de la fonction. Cet élément suppose tout d'abord un lien de causalité, un rapport de cause à effet, entre l'agrément des offres ou promesses et l'engagement du fonctionnaire. Le contrat illicite doit avoir été conclu en vue de l'acte ou de l'abstention, il doit donc l'avoir précédé. Cet élément suppose en outre que l'acte que l'on a demandé au fonctionnaire d'accomplir ou d'omettre rentre dans ses attributions légales (Rigaux et Trousse, p. 291).

On ne peut parler de corruption que si les manoeuvres corruptrices ont pour but l'accomplissement ou l'abstention d'un acte de la fonction. Il ne faut pas se contenter de constater que les dons ou promesses ont eu pour résultat l'accomplissement ou le non-accomplissement d'un acte de la fonction, mais bien que c'était là leur but précis (Crim. 21.11.1972, B.350, R.S.C., 1973, 684, Observ. Vitu).

Le délit n'exige aucune intention frauduleuse spéciale. Le mobile de la corruption est indifférent. Il n'est pas davantage nécessaire que le fonctionnaire ait réalisé les fins de la corruption.

D'après J.-P. Delmas Saint-Hilaire (Rev. sc. crim. 1987, p. 685) en exigeant, sur le terrain de la corruption passive, que, pour qu'il y ait délit la sollicitation ou l'acceptation des dons ou promesses soient antérieures à la violation des obligations de la fonction ou de l'emploi, la Cour de Cassation (Crim. 14 mai 1986, Bull. crim. No 163) consacre une solution d'un paradoxe embarrassant: il a toujours été admis que l'infraction était constituée même en l'absence de passage à l'acte du côté du corrompu: la violation effective des devoirs de la fonction est indifférente au plan répressif. Ce que sanctionne la loi pénale est la simple volonté, clairement manifestée par l'agent, de trafiquer de sa fonction: ce qu'elle punit est „un délit d'état, non de résultat, presque un délit d'intention“.

Tous les actes de la fonction peuvent être l'objet du pacte illicite. Le législateur distingue cependant les actes injustes des actes justes pour établir une graduation dans la répression:

a) l'acte juste:

La corruption qui a pour but un acte juste est réprimée parce que la vénalité est contraire aux devoirs des fonctionnaires publics. La loi précise que l'acte juste doit ne pas être sujet à salaire.

A propos de l'acte juste, le législateur fait une différence entre la corruption en vue de l'accomplissement de l'acte et la corruption en vue de l'omission de celui-ci. La corruption en vue de l'abstention d'un acte juste est réprimée plus sévèrement que celle qui a pour but l'accomplissement de pareil acte.

b) l'acte injuste:

L'acte injuste est celui qui consiste dans un abus de la fonction. Il s'agit de l'exécution de la fonction d'une manière contraire aux devoirs professionnels, d'une déviation de l'acte de la fonction. L'accomplissement de l'acte injuste a été mis, au point de vue de la répression, sur le même pied que l'abstention d'un acte juste (article 246, alinéa 2 du Code pénal).

Le favoritisme peut constituer l'acte injuste (Les Nouvelles, t. III, No 4364).

C'est le dol simple qui est l'élément constitutif. Il suffit que l'auteur, volontairement et consciemment, agrée des offres ou reçoive des dons, avec l'intention de faire l'acte ou de commettre l'infraction, dans le cas de l'article 246 du code pénal ou qu'il fasse, dans les mêmes conditions, l'acte injuste ou omette l'acte juste, dans l'hypothèse de l'article 247 du code pénal. L'élément ne doit pas être expressément constaté par le jugement ou l'arrêt.

Il a été décidé qu'il suffit que le jugement constate que les sommes reçues par le fonctionnaire corrompu lui furent versées par le corrupteur actif, dans le but de conserver sa bienveillance dans les actes rentrant dans ses fonctions et d'accélérer les paiements des prestations fournies (Les Nouvelles, t. III, Nos 4378 et svts).

Point n'est besoin que le fonctionnaire soit passé à l'exécution de ce à quoi il s'est engagé. Le délit est consommé et subsiste dès qu'il y a eu acceptation des offres et promesses, réception des dons et des présents, même si ultérieurement le fonctionnaire s'est, par suite des circonstances ou même volontairement, abstenu de faire l'acte qu'il s'était engagé d'accomplir ou s'il a exécuté l'acte qu'il avait promis d'omettre. Mais le législateur a considéré que le fonctionnaire qui passait à l'exécution aggravait sa culpabilité et méritait une peine plus forte. L'exécution des fins de la corruption est prévue spécialement par l'article 247 du Code pénal (Rigaux et Trousse, Les crimes et délits du droit pénal, t. IV, p. 295).

Il est constant en cause que lors des faits Jean MORBY a revêtu la qualité de premier conseiller de Gouvernement auprès du Ministère des Transports et était en charge de la direction du Service des Transports Routiers. Il fait dès lors partie des personnes visées par les articles 246 et 247 du Code pénal.

*A) Les articles 247 et 246 alinéa 2 du Code pénal:*

Dans le cadre des infractions à l'article 247 du Code pénal qui sont reprochées en ordre principal à Jean MORBY, il y a lieu d'examiner si celui-ci, par la réception des dons a fait, dans l'exercice de sa charge, un acte injuste ou s'est abstenu de faire un acte qui entrait dans l'ordre de ses devoirs, en attribuant à un transporteur ou à une des sociétés de transport reprises dans la citation une quantité non-déterminée d'autorisations de transport.

Dans le cadre des infractions à l'article 246 alinéa 2 du Code pénal qui sont reprochées en ordre plus subsidiaire à Jean MORBY, il s'agit d'analyser si celui-ci a reçu des dons pour faire, dans l'exercice de sa fonction ou de son emploi, un acte injuste ou pour s'abstenir de faire un acte qui rentrait dans l'ordre de ses devoirs.

Ainsi qu'il a été dit ci-avant, le favoritisme peut constituer l'acte injuste.

Dans leur rapport No 2/290/94 du 30 novembre 1994, les enquêteurs du Service de police judiciaire relèvent que certaines sociétés de transport, dont notamment TRANSMONTANA (respectivement INTERMONTANA), BOTRANS, FRIGOLUX, LLT, TRANSDANUBIA, HÜTTER et BERGER, ont été favorisées par Jean MORBY dans l'attribution d'autorisations de transport international. Ainsi, ils affirment que pour l'année 1990, 73% des autorisations pour l'Autriche sont accordées à des entreprises qui apparaissent dans le cadre de leurs investigations, pour l'année 1989, 36 des 40 autorisations CEMT auraient été réparties entre 11 entreprises proches de MORBY. Ce dernier aurait seul décidé en dernier

lieu de la répartition et de l'attribution des autorisations de transport. Ils soutiennent qu'en cas de désaccord entre Josiane HOFFMANN et Jean MORBY au sujet de l'attribution des autorisations, MORBY aurait fait pression sur sa secrétaire en la menaçant d'une mutation dans une autre administration. Ils soulignent l'opposition de MORBY à toute tentative destinée à rendre plus transparent le système de répartition des autorisations de transport par le fait d'inscrire „NON“ en marge de la proposition de la Chambre du Commerce préconisant l'instauration d'une commission consultative „permettant d'apporter la sensibilité des entreprises dans les réflexions qui permettront l'attribution ou le refus des autorisations“. Ils affirment encore que des entreprises de transport „luxembourgeoises“ auraient fait faillite, faute d'avoir obtenu du Ministère des Transports les autorisations de transport nécessaires en quantité suffisante.

Il est exact qu'il résulte des éléments du dossier répressif, ainsi que des débats à l'audience, que les autorisations CEMT, ainsi que les autorisations bilatérales supplémentaires pour l'Autriche, ont été attribuées, sinon exclusivement, du moins majoritairement, à des entreprises de transport „autrichiennes“. Il est encore constant en cause que, pour l'année 1989, sur les 1.400 autorisations supplémentaires pour l'Autriche la moitié a été attribuée à la société FRIGOLUX. Il importe cependant de souligner que l'attribution de la moitié des 1.400 autorisations supplémentaires à la société FRIGOLUX s'explique par le fait que ces autorisations supplémentaires avaient été négociées avec les autorités autrichiennes à l'initiative et avec l'intervention du seul Yoram BENARY et sous la condition d'une attribution préférentielle à FRIGOLUX, conditions acceptées par les autorités luxembourgeoises.

Quant à la répartition des autres autorisations de transport, il s'est avéré à l'audience, par la déposition des témoins tant à charge qu'à décharge, que c'étaient surtout les entreprises de transport „autrichiennes“ et „néerlandaises“ qui étaient intéressées par ces autorisations et qui les exploitaient de façon optimale. Tous les transporteurs luxembourgeois qui ont été entendus comme témoins à l'audience, à l'exception du témoin Mathias FELTEN, ont déclaré qu'ils disposaient d'autorisations de transport en nombre suffisant pour assurer l'exploitation de leur entreprise. Aucun de ces témoins n'a affirmé avoir été défavorisé par rapport aux entreprises de transport „étrangères“. Quant au témoin Mathias FELTEN, s'il a fait état devant le juge d'instruction d'un traitement discriminatoire dans l'attribution des autorisations de transport, il a admis à l'audience du 9 décembre 2002, avoir obtenu dès l'exploitation de son entreprise deux autorisations CEMT et une autorisation „EG“. La troisième autorisation CEMT lui a été accordée en 1991, de sorte qu'à partir de ce moment, il disposait de trois autorisations CEMT pour trois camions. Il a encore dû admettre que jusqu'en 1991 il a pu obtenir des autorisations bilatérales pour effectuer les transports vers la Suède, de sorte que le reproche de FELTEN qu'il aurait été défavorisé par MORBY dans l'attribution d'autorisations de transport laisse d'être établi.

Quant au transporteur néerlandais Kornelius VAN VLIET, qui a été entendu par le juge d'instruction le 13 janvier 1998, mais qui malgré citation à témoin ne s'est pas présenté devant le tribunal correctionnel, il soutient n'avoir jamais obtenu des autorisations de transport en nombre suffisant pour pouvoir exploiter convenablement son entreprise. Il affirme que MORBY lui aurait fait comprendre lors d'un déjeuner en présence de VAN KASTEREN et de CORBEEL qu'il serait profitable pour son commerce de soutenir financièrement un club de volley-ball, affirmation qui a été démentie tant par le témoin Herman VAN KASTEREN à l'audience du 12 décembre 2002 que par le témoin Wilfried CORBEEL. VAN VLIET fait encore état d'une entrevue au bureau de MORBY lors de laquelle il aurait fait comprendre clairement à celui-ci qu'il refuserait de se plier à ses exigences et de soutenir son club sportif. Par la suite, il n'aurait pas obtenu les autorisations sollicitées. Si Jean MORBY ne conteste pas avoir eu une entrevue avec VAN VLIET dans son bureau, il soutient que cette entrevue aurait eu lieu à la demande expresse de VAN VLIET, ce qui est confirmé à l'audience par le témoin CORBEEL. Jean MORBY affirme que lors de cette entrevue VAN VLIET lui aurait proposé de l'argent contre remise d'autorisations. MORBY aurait refusé cette proposition ce qui aurait expliqué l'irritation de VAN VLIET. CORBEEL estime d'ailleurs que si l'entreprise de VAN VLIET n'a pas obtenu davantage d'autorisations, la raison en était que le stock des autorisations était épuisé et que la société s'est implantée au Luxembourg avec „un retard de 5 à 7 ans“.

Lors de son audition à l'audience du 12 décembre 2002, Josiane HOFFMANN a relativisé ses déclarations faites devant les enquêteurs. Elle déclare qu'en cas de désaccord avec MORBY sur l'attribution des autorisations, celui-ci n'aurait pas fait pression sur elle et que la remarque quant à une éventuelle mutation dans une autre administration dont elle pourrait faire l'objet, était prononcée sur un ton moqueur.

Ni Josiane HOFFMANN, ni les autres employés ou fonctionnaires du Ministère des Transports n'ont fait état d'un quelconque cas précis où MORBY aurait favorisé une société aux dépens des autres.



Dans ce contexte le tribunal tient à relever que faute d'une exploitation systématique de tous les dossiers saisis au Ministère des Transports en rapport avec l'attribution des autorisations de transport, il s'avère impossible de dire que certaines entreprises ont connu un traitement préférentiel par rapport à d'autres. On ignore en effet le nombre total d'autorisations disponibles dans chaque catégorie d'autorisations, le nombre et la nature des autorisations demandées par chaque entreprise, les besoins exacts de chaque entreprise, et l'exploitation faite par les entreprises avec les autorisations, le rapport du nombre d'autorisations sollicitées et attribuées avec le nombre des camions de l'entreprise, ainsi que le fait si tous les critères d'attribution étaient remplis dans le chef de tous les demandeurs.

Concernant les préventions relatives aux garages FERRO et BOUQUET, il n'a pas été confirmé lors de l'instruction à l'audience que Jean MORBY imposait aux entrepreneurs de transport comme une des conditions à l'octroi d'autorisations de transport d'acquérir leurs véhicules auprès desdits garages.

Il s'ensuit qu'il n'est pas établi que Jean MORBY aurait favorisé certaines entreprises au dépens d'autres dans le cadre de l'attribution des autorisations de transport. Il n'est dès lors pas établi que Jean MORBY aurait reçu un don pour faire ou, que par la réception de dons aurait fait dans l'exercice de sa fonction ou de son emploi, un acte injuste en attribuant à l'une des personnes ou sociétés énumérées dans les 15 préventions libellées à sa charge, une quantité non déterminée d'autorisations de transport, respectivement en imposant aux entrepreneurs de transport comme une des conditions à l'octroi d'autorisations de transport d'acquérir leur matériel roulant auprès des garages FERRO ou BOUQUET.

En second lieu, il importe d'analyser si Jean MORBY, par la réception de dons, s'est abstenu de faire un acte qui rentrait dans l'ordre de ses devoirs en attribuant aux personnes ou sociétés énumérées dans les différentes préventions une quantité indéterminée d'autorisations.

Dans leur rapport No 2/290/94 du 30 novembre 1994, les enquêteurs relèvent que certaines sociétés de transport „étrangères“ proches de Jean MORBY qui étaient des sociétés „boîte aux lettres“ créées dans le seul but de pouvoir bénéficier d'autorisations de transport luxembourgeoises, n'étaient pas sanctionnées par un refus d'octroi de nouvelles autorisations ou par un retrait des autorisations existantes, et ce malgré de fréquentes irrégularités constatées lors de contrôles effectués par le Service de Contrôle des Transports Routiers. Parmi les sociétés incriminées figurent les sociétés INTERMONTANA, BOTRANS, HÜTTER, FRIGOLUX, TRANSDANUBIA, TRIOLUX et SCHMIT.

D'après Jean MORBY, il n'aurait pas appartenu au Ministère des Transports de s'occuper du problème de l'établissement stable et par là même du problème des sociétés „boîte aux lettres“, la seule sanction appliquée en pratique par le Ministère des Transports étant une dénonciation au Ministère des Classes Moyennes avec, le cas échéant, une dénonciation au Parquet. Quant au défaut de sanctions suite aux nombreuses infractions liées aux prescriptions régissant le temps de conduite et des dispositions analogues, Jean MORBY affirme que la politique au Ministère des Transports était de dire qu'il ne lui appartenait pas de greffer une sanction administrative luxembourgeoise, comme un retrait total ou partiel, temporaire ou permanent, d'autorisations, sur une décision judiciaire ou administrative étrangère. Les retraits opérés par le Ministère des Transports étaient liés soit à un excès d'autorisations par rapport au nombre de camions, respectivement par rapport au nombre de chauffeurs, soit à des demandes manifestement abusives, soit à la demande motivée d'autorités étrangères.

Il ressort d'un courrier du 17 décembre 1990 du directeur de la Chambre du Commerce au Ministre des Transports que le problème des sociétés „boîte aux lettres“ était connu à l'époque et avait fait l'objet d'échanges de vue entre ces autorités. Ainsi, le directeur de la Chambre du Commerce a confirmé l'approche défendue dans le passé que „les entreprises de transport sollicitant des autorisations de transports internationaux sont tenues d'entretenir au Luxembourg un établissement stable au sens de la loi fiscale, c'est-à-dire d'avoir leur siège et leur activité logistique ainsi que leur centre de décision au Luxembourg“. Par ailleurs, il a insisté „à ce que le Ministère contrôle, si les conditions requises pour l'obtention de l'autorisation d'établissement comme transporteur suivant le projet de loi actuellement pendant aux instances, soient valablement remplies“.

Tant le Ministre Robert GOEBBELS que Norbert HAUPERT, premier conseiller de gouvernement faisant fonction de secrétaire général au Ministère des Classes Moyennes, ont confirmé à l'audience qu'il était de la seule compétence du Ministère des Classes Moyennes d'accorder une autorisation de faire le commerce et de vérifier, si les sociétés disposaient d'un établissement stable au Luxembourg. Sur instigation de MORBY fut créé un groupe de travail interministériel devant s'occuper du problème de ces sociétés „boîte aux lettres“. Par ailleurs, il est constant en cause qu'après 1991, le critère de l'établissement stable a connu de sérieuses difficultés d'interprétation. Le témoin HAUPERT a encore

confirmé que si, lors des contrôles effectués par le Service des Contrôles Routiers du Ministère des Transports, il s'est avéré que les conditions relatives à l'établissement stable n'étaient pas réunies, le Ministère des Classes Moyennes en a été informé par ce service.

Dès lors, faute d'avoir dans ses attributions de compétence le contrôle du critère de l'établissement stable, on ne saurait reprocher au Ministère des Transports, et à Jean MORBY en particulier, de ne pas avoir sanctionné d'éventuelles sociétés „boîte aux lettres“ par un retrait d'autorisations de transport.

Concernant la société HÜTTER le dossier établi par le Service de Contrôle du Ministère des Transports contient en majeure partie des pièces se rapportant à des infractions au code de la route commises à l'étranger, et pour partie à des irrégularités constatées par le Service de Contrôle et faisant présumer qu'il s'agit d'une société „boîte aux lettres“. Les enquêteurs soulignent que la seule réaction de Jean MORBY par rapport aux infractions et irrégularités constatées fut une lettre du 24 mars 1989 dans laquelle MORBY se borna à constater les faits et à demander à la société HÜTTER de se conformer aux prescriptions en vigueur dans les meilleurs délais. Jean MORBY admet ne pas avoir vérifié, si sa lettre du 24 mars 1989 a été suivie d'une réponse de la part de la société HÜTTER.

S'il s'est révélé au cours de l'instruction à l'audience que l'organisation interne au Ministère des Transports laissait à désirer au niveau du suivi des infractions constatées lors du contrôle du Service de Contrôle des Transports Routiers, il convient de souligner que les fonctionnaires de ce service qui avaient la qualité d'officiers de police judiciaire jusqu'en 1992 et avaient comme tels compétence de dresser des procès-verbaux et de les continuer au Parquet, n'ont pas confirmé à l'audience qu'au vu de l'importance des irrégularités constatées auprès de la société HÜTTER ou d'une autre des sociétés incriminées, le retrait d'autorisations leur aurait paru comme une sanction adéquate. Le témoin Joël THILL a déclaré que toutes les sociétés devaient présenter au plus tard au mois d'octobre une demande en vue d'obtenir des autorisations pour l'année à venir. Il a souligné que les autorisations n'étaient accordées que si le dossier de la société était en règle, les décisions étant prises sur base d'un listing établi par le „guichet“ et les demandes ayant été contrôlées par le Service du Contrôle des Transports Routiers.

Dans le prédit rapport No 2/290/94 du 30 novembre 1994, les enquêteurs font encore état de nombreuses irrégularités constatées auprès de la société FRIGOLUX. La réponse de Jean MORBY à ces irrégularités a été le retrait de 15 autorisations communautaires. Dans sa lettre du 2 juillet 1990 au Ministère des Transports français, Jean MORBY fait part qu'il s'agit d'une sanction très sévère. Les enquêteurs soulignent néanmoins que, suivant une note du Service du Contrôle des Transports Routiers, la société FRIGOLUX disposait toujours après le retrait de ces 15 autorisations de 37 autorisations multilatérales, alors qu'elle ne possédait pas plus de 32 véhicules tracteurs en date du 26 juin 1990. Il s'est cependant avéré lors de l'instruction à l'audience qu'il n'avait pas été vérifié si au cours de l'année 1990 le nombre de camions de la société FRIGOLUX a varié ou non, de sorte qu'on ignore si la société avait vendu une partie de ses véhicules en cours d'année sans pour autant en avertir le Ministère des Transports et en omettant de remettre les autorisations de transport afférentes, ou s'il ne s'agissait que d'une baisse momentanée de son parc automobile suite à la vente d'anciens et à l'achat de nouveaux véhicules non encore livrés. Il n'est dès lors pas établi que Jean MORBY a pris à l'égard de la société FRIGOLUX une sanction qualifiée par lui de „très sévère“, tout en sachant que ladite société n'avait plus besoin de ces autorisations.

Concernant les autres sociétés auprès desquelles des irrégularités ont été constatées lors des contrôles effectués par le Service du Contrôle des Transports Routiers, le tribunal se doit de constater que, faute d'avoir pu prendre inspection de l'intégralité des dossiers établis par le Service de Contrôle, il est dans l'impossibilité d'apprécier, si ces irrégularités auraient dû nécessairement être sanctionnées par un retrait des autorisations de transport. N'ayant sous mains que quelques „notes au dossier“ établies consécutivement aux contrôles opérés par le Service de Contrôle, une appréciation globale de la situation, prenant en compte la fréquence et le nombre des contrôles, la question de savoir, si les sociétés ont remédié ou non aux irrégularités constatées, ne peut être faite par le tribunal.

Il n'a pas été confirmé par l'instruction à l'audience que Jean MORBY aurait refusé aux transporteurs n'ayant pas acheté leur matériel roulant auprès des garages FERRO ou BOUQUET les autorisations de transport sollicitées.

Il suit de ce qui précède que les éléments du dossier et l'instruction à l'audience n'ont pas permis de retenir que Jean MORBY se serait abstenu par réception de dons, ou aurait reçu un don pour s'abstenir, dans l'exercice de sa fonction, d'un acte qui rentrait dans l'ordre de ses devoirs.

En conséquence, un des éléments constitutifs de l'article 247 du code pénal, libellé en ordre principal à charge de Jean MORBY, laisse d'être établi. Pour les mêmes raisons, un des éléments constitutifs de l'article 246 alinéa 2 du code pénal libellé en ordre subsidiaire n'est pas établi à charge de Jean MORBY.

Dès lors, **Jean MORBY** est à **acquitter** des préventions suivantes:

*comme auteur, ayant exécuté les infractions lui-même,*

*étant fonctionnaire ou officier public ou personne chargée d'un service public, à savoir en sa qualité de premier conseiller de Gouvernement dirigeant le Service des Transports Routiers auprès du Ministère des Transports, sans préjudice du titre exact,*

- 1) *au courant des années 1989 et 1990, dans l'arrondissement judiciaire de Luxembourg, sans préjudice quant aux indications de temps et de lieu plus précises:*

*principalement:*

*d'avoir par réception d'un don de cinquante-six mille cinq cent quatre-vingt-quinze ATS (56.595.-) en 1989 et d'un don de cinquante mille cinq cent quatre-vingt-quinze ATS (50.595.-) en 1990, de la part de Otto KLAUSNER, entrepreneur de transports, agissant en tant que dirigeant ou responsable de la société de transports INTERMONTANA s.à.r.l., KLAUSNER, sinon la société INTERMONTANA ayant payé deux factures de l'Hotel Stanglwirt de Going, l'une sur le montant de 56.595 ATS portant sur un séjour de Jean MORBY et de sa famille du 5.8 au 14.8.1989 et l'autre sur un montant de 50.595 ATS portant sur un séjour de Jean MORBY et de sa famille du 22.7. au 31.7.1990.*

*fait, dans l'exercice de sa charge, un acte injuste ou de s'être abstenu de faire un acte qui entrerait dans l'ordre de ses devoirs,*

*notamment en attribuant à KLAUSNER ou à la société INTERMONTANA une quantité non déterminée d'autorisations de transport international de marchandises par route,.*

*subsidiairement:*

*d'avoir reçu les dons prévus*

*soit pour faire, dans l'exercice de sa fonction ou de son emploi, un acte injuste ou pour s'abstenir de faire un acte qui rentrerait dans l'ordre de ses devoirs,*

*notamment pour l'attribution à KLAUSNER ou à la société INTERMONTANA d'une quantité non déterminée d'autorisations de transport international de marchandises par route;*

- 2) *Depuis le 13 novembre 1988 jusqu'à la fin de l'année 1991, dans l'arrondissement judiciaire de Luxembourg, sans préjudice quant aux indications de temps et de lieu plus précises:*

*principalement:*

*d'avoir par réception de dons pour le compte du club de volley-ball de Mamer de la part d'Otto KLAUSNER, entrepreneur de transports, sinon de la part des sociétés TRANSMONTANA et INTERMONTANA et s'élevant à un million quarante mille francs (1.040.000), sans préjudice quant au montant exact, à raison de 425.000 francs de la part de TRANSMONTANA en 1988 et 1989 et 615.000 francs de la part d'INTERMONTANA en 1990 et 1991, en vertu d'un contrat de sponsoring intervenu le 30.12.1987 entre la société TRANSMONTANA et le VC Mamer et portant sur un soutien financier de 200.000 francs par année,*

*fait, dans l'exercice de sa charge, un acte injuste ou de s'être abstenu de faire un acte qui entrerait dans l'ordre de ses devoirs,*

*notamment en attribuant à KLAUSNER ou à ses sociétés TRANSMONTANA et INTERMONTANA une quantité non déterminée d'autorisations de transport international de marchandises par route*

*subsidiairement:*

*d'avoir reçu les dons prévus*

*soit pour faire, dans l'exercice de sa fonction ou de son emploi, un acte injuste ou pour s'abstenir de faire un acte qui rentrerait dans l'ordre de ses devoirs,*

*notamment pour l'attribution à KLAUSNER ou aux sociétés TRANSMONTANA et INTERMONTANA d'une quantité non déterminée d'autorisations de transport international de marchandises par route;*

- 5) Au courant de l'année 1991, dans l'arrondissement judiciaire de Luxembourg, sans préjudice quant aux indications de temps et de lieu plus précises:

*principalement:*

*d'avoir par réception d'un don d'un montant non autrement déterminé, respectivement d'une contre-valeur en monnaie luxembourgeoise de cent vingt mille francs (120.000) de la part de Johann BERGER, entrepreneur de transports, agissant en tant que dirigeant ou responsable de la société de transports SCHRAM Albert & Cie, BERGER sinon la société SCHRAM Albert & Cie ayant payé une facture de l'Hotel Hirlanda relativement à un séjour de Jean MORBY et de sa famille à Zürs en mars/avril 1991,*

*fait, dans l'exercice de sa charge, un acte injuste ou de s'être abstenu de faire un acte qui entrerait dans l'ordre de ses devoirs,*

*notamment en attribuant à BERGER ou à la société SCHRAM Albert et Cie une quantité non déterminée d'autorisations de transport international de marchandises par route*

*subsidièrement:*

*d'avoir reçu le don prévisé*

*soit pour faire, dans l'exercice de sa fonction ou de son emploi, un acte injuste ou pour s'abstenir de faire un acte qui rentrerait dans l'ordre de ses devoirs,*

*notamment pour l'attribution à BERGER ou à la société SCHRAM Albert et Cie d'une quantité non déterminée d'autorisations de transport international de marchandises par route;*

- 6) Vers la fin de l'année 1991 et au plus tard le 27.12.1991, dans l'arrondissement judiciaire de Luxembourg, sans préjudice quant aux indications de temps et de lieu plus précises:

*principalement:*

*d'avoir par réception d'un don de trois cent six mille cent deux francs (306.102), constitué par un chèque de quinze mille DM (15.000) de la part de Franz HÜTTER, entrepreneur de transports, sinon de sa société HÜTTER TRANSPORTE,*

*fait, dans l'exercice de sa charge, un acte injuste ou de s'être abstenu de faire un acte qui entrerait dans l'ordre de ses devoirs,*

*notamment en attribuant à HÜTTER ou à la société HÜTTER TRANSPORTE une quantité non déterminée d'autorisations de transport international de marchandises par route*

*subsidièrement:*

*d'avoir reçu le don prévisé*

*soit pour faire, dans l'exercice de sa fonction ou de son emploi, un acte injuste ou pour s'abstenir de faire un acte qui rentrerait dans l'ordre de ses devoirs,*

*notamment pour l'attribution à HÜTTER ou à la société HÜTTER TRANSPORTE d'une quantité non déterminée d'autorisations de transport international de marchandises par route;*

- 7) Depuis un temps non prescrit, dans l'arrondissement judiciaire de Luxembourg, sans préjudice quant aux indications de temps et de lieu plus précises:

*principalement:*

*d'avoir par réception d'un don de cent mille ATS (100.000), sans préjudice quant au montant exact, de la part de Franz HÜTTER, entrepreneur de transports,*

*fait, dans l'exercice de sa charge, un acte injuste ou de s'être abstenu de faire un acte qui entrerait dans l'ordre de ses devoirs,*

*notamment en attribuant à HÜTTER ou à la société HÜTTER TRANSPORTE une quantité non déterminée d'autorisations de transport international de marchandises par route*

*subsidièrement:*

*d'avoir reçu le don prévisé*

*soit pour faire, dans l'exercice de sa fonction ou de son emploi, un acte injuste ou pour s'abstenir de faire un acte qui rentrerait dans l'ordre de ses devoirs,*

*notamment pour l'attribution à HÜTTER ou à la société HÜTTER TRANSPORTE d'une quantité non déterminée d'autorisations de transport international de marchandises par route;*

- 8) *Vers la fin de l'année 1990 et au plus tard le 17.12.1990, dans l'arrondissement judiciaire de Luxembourg, sans préjudice quant aux indications de temps et de lieu plus précises:*

*principalement:*

*d'avoir par réception, pour son propre compte, sinon pour le compte du club de volley-ball de Mamer, d'un don de cent cinquante mille francs (150.000), par remise d'un chèque émis le 17. 12. 1990 de la part de Walter BRANTNER, entrepreneur de transports, sinon de la société L.L.T.,*

*fait, dans l'exercice de sa charge, un acte injuste ou de s'être abstenu de faire un acte qui entrerait dans l'ordre de ses devoirs,*

*notamment en attribuant à BRANTNER ou à la société L.L.T. une quantité non déterminée d'autorisations de transport international de marchandises par route*

*subsidièrement:*

*d'avoir reçu le don prévisé*

*soit pour faire, dans l'exercice de sa fonction ou de son emploi, un acte injuste ou pour s'abstenir de faire un acte qui rentrerait dans l'ordre de ses devoirs,*

*notamment pour l'attribution à BRANTNER ou à la société L.L.T. d'une quantité non déterminée d'autorisations de transport international de marchandises par route;*

- 9) *Au mois d'octobre 1990, dans l'arrondissement judiciaire de Luxembourg, sans préjudice quant aux indications de temps et de lieu plus précises:*

*principalement:*

*d'avoir par réception, pour le compte du club de volley-ball de Mamer, d'un don de quatre-vingt-douze mille six cent vingt et un francs (92.621), sans préjudice quant au montant exact, de la part de Jakob GUTH, entrepreneur de transports, sinon de la société GUTH BETEILIGUNGSGESELLSCHAFT, cette société sinon GUTH ayant payé une facture de l'Hôtel Sheraton de 92.621 francs pour le compte du Volley-ball Club Mamer dans le cadre d'un tournoi sportif organisé par le club,*

*fait, dans l'exercice de sa charge, un acte injuste ou de s'être abstenu de faire un acte qui entrerait dans l'ordre de ses devoirs,*

*notamment en attribuant à GUTH ou à la société GUTH BETEILIGUNGSGESELLSCHAFT une quantité non déterminée d'autorisations de transports international de marchandises par route*

*subsidièrement:*

*d'avoir reçu le don prévisé*

*soit pour faire, dans l'exercice de sa fonction ou de son emploi, un acte injuste ou pour s'abstenir de faire un acte qui rentrerait dans l'ordre de ses devoirs,*

*notamment pour l'attribution à GUTH ou à la société GUTH BETEILIGUNGSGESELLSCHAFT d'une quantité non déterminée d'autorisations de transport international de marchandises par route;*

- 11) *Au courant de l'année 1993, dans l'arrondissement judiciaire de Luxembourg, sans préjudice quant aux indications de temps et de lieu plus précises:*

*principalement:*

*d'avoir par réception, pour le compte du club de volley-ball de Mamer, de dons d'un total de trois cent cinquante mille francs (350.000.-), sans préjudice quant au montant exact, de la part de Franz GRAD, entrepreneur de transports, sinon de la société TRANSDANUBIA s.à r.l.,*

*fait, dans l'exercice de sa charge, un acte injuste ou de s'être abstenu de faire un acte qui entrerait dans l'ordre de ses devoirs,*

*notamment en attribuant à GRAO ou à la société TRANSDANUBIA une quantité non déterminée d'autorisations de transport international de marchandises par route*

*subsidièrement:*

*d'avoir reçu les dons prévisés*

*soit pour faire, dans l'exercice de sa fonction ou de son emploi, un acte injuste ou pour s'abstenir de faire un acte qui rentrerait dans l'ordre de ses devoirs,*

notamment pour l'attribution à GRAD ou à la société TRANSDANUBIA d'une quantité non déterminée d'autorisations de transport international de marchandises par route;

- 12) Au courant de l'année 1990, dans l'arrondissement judiciaire de Luxembourg, sans préjudice quant aux indications de temps et de lieu plus précises:

*principalement:*

*d'avoir par réception, pour son propre compte, sinon pour le compte du club de volley-ball de Mamer, de dons d'un total de deux cent quatre-vingts mille francs (280.000.-), sans préjudice quant au montant exact, de la part de Bjarne LYNGGAARD, entrepreneur de transports, sinon de la société TRIOLUX s.à r.l.,*

*fait, dans l'exercice de sa charge, un acte injuste ou de s'être abstenu de faire un acte qui entrerait dans l'ordre de ses devoirs,*

*notamment en attribuant une quantité non déterminée d'autorisations de transport international de marchandises par route pour l'année 1991 ainsi que 9 autorisations supplémentaires pour l'année 1990*

*subsidiatement:*

*d'avoir reçu les dons prévus*

*soit pour faire, dans l'exercice de sa fonction ou de son emploi, un acte injuste ou pour s'abstenir de faire un acte qui rentrerait dans l'ordre de ses devoirs,*

*notamment pour l'attribution d'une quantité non déterminée d'autorisations de transport international de marchandises par route pour l'année 1991 ainsi que 9 autorisations supplémentaires pour l'année 1990;*

- 13) Au courant de l'année 1990, dans l'arrondissement judiciaire de Luxembourg, sans préjudice quant aux indications de temps et de lieu plus précises:

*principalement:*

*d'avoir par réception, pour son propre compte, sinon pour le compte du club de volley-ball de Mamer, de dons de montants non déterminés, mais dont le total était d'au moins cinq cents mille francs (500.000.-), sans préjudice quant au montant exact, de la part de Christian PETERSEN, entrepreneur de transports, sinon de la société TRANSPORTS SCHMIT s.à r.l.,*

*fait, dans l'exercice de sa charge, un acte injuste ou de s'être abstenu de faire un acte qui entrerait dans l'ordre de ses devoirs,*

*notamment en attribuant une vingtaine d'autorisations de transport international de marchandises par route pour les années 1990 et 1991, sans préjudice quant au nombre exact*

*subsidiatement:*

*d'avoir reçu les dons prévus*

*soit pour faire, dans l'exercice de sa fonction ou de son emploi, un acte injuste ou pour s'abstenir de faire un acte qui rentrerait dans l'ordre de ses devoirs,*

*notamment pour l'attribution d'une vingtaine d'autorisations de transport international de marchandises par route pour les années 1990 et 1991 sans préjudice quant au nombre exact;*

- 14) Depuis l'année 1989 jusqu'en 1992, dans l'arrondissement judiciaire de Luxembourg, sans préjudice quant aux indications de temps et de lieu plus précises:

*principalement:*

*d'avoir par réception pour son propre compte, sinon pour le compte du club de volley-ball de Mamer, de dons d'un total minimum de quatre cent huit mille huit cent quarante francs (408.840), sans préjudice quant au montant exact, de la part de Emile FERRO, garagiste, sinon de la société Garage FERRO & Cie s.à r.l.,*

*fait, dans l'exercice de sa charge, un acte injuste ou de s'être abstenu de faire un acte qui entrerait dans l'ordre de ses devoirs,*

*en l'occurrence pour imposer aux entrepreneurs de transports comme une des conditions à l'octroi d'autorisations de transport indispensables à exercer le métier de transporteur par route de marchandises, d'acquérir leurs véhicules de transport auprès du Garage FERRO & Cie s.à r.l.*

*subsidiairement:*

*d'avoir reçu les dons prévus*

*soit pour faire, dans l'exercice de sa fonction ou de son emploi, un acte injuste ou pour s'abstenir de faire un acte qui rentrait dans l'ordre de ses devoirs,*

*en l'occurrence pour imposer aux entrepreneurs de transports comme une des conditions à l'octroi d'autorisations de transport indispensables à exercer le métier de transporteur par route de marchandises, d'acquérir leurs véhicules de transport auprès du Garage FERRO & Cie s.à.r.l.;*

- 15) *Depuis l'année 1989 jusqu'en 1991, dans l'arrondissement judiciaire de Luxembourg, sans préjudice quant aux indications de temps et de lieu plus précises:*

*principalement:*

*d'avoir par réception, pour le compte du club de volley-ball de Mamer, de dons d'un total minimum de soixante-seize mille cent soixante francs (76.160), sans préjudice quant au montant exact, de la part de Josy BOUQUET, garagiste, sinon de la société Garage Josy BOUQUET s.à r.l.,*

*fait, dans l'exercice de sa charge, un acte injuste ou de s'être abstenu de faire un acte qui entrait dans l'ordre de ses devoirs,*

*en l'occurrence pour imposer aux entrepreneurs de transports comme une des conditions à l'octroi d'autorisations de transport indispensables à exercer le métier de transporteur par route de marchandises, d'acquérir leurs véhicules de transport auprès du Garage Josy BOUQUET s.à r.l.*

*subsidiairement:*

*d'avoir reçu les dons prévus*

*soit pour faire, dans l'exercice de sa fonction ou de son emploi, un acte injuste ou pour s'abstenir de faire un acte qui rentrait dans l'ordre de ses devoirs,*

*en l'occurrence pour imposer aux entrepreneurs de transports comme une des conditions à l'octroi d'autorisations de transport indispensables à exercer le métier de transporteur par route de marchandises, d'acquérir leurs véhicules de transport auprès du Garage Josy BOUQUET s.à r.l.*

**B) L'article 246 alinéa 1er du Code pénal:**

Dans le cadre des infractions à l'article 246 alinéa 1er du Code pénal, il y a lieu d'analyser si Jean MORBY a reçu des dons pour faire un acte de sa fonction ou de son emploi, même juste, mais non sujet à salaire.

Il est rappelé que l'infraction existe dès que les parties sont tombées d'accord. Il n'est pas besoin que le fonctionnaire soit passé à l'exécution de ce à quoi il s'était engagé. Le délit existe dès la survenance de l'accord sans qu'il soit exigé que le fonctionnaire ait accompli l'acte juste.

Il a été décidé que si les actes du prévenu sont intervenus pour maintenir et consolider l'état de corruption de telle manière qu'il existait entre le fonctionnaire et l'auteur une suite d'incidents particuliers, chacun délictueux en soi, et qui, dans leur ensemble, ne formaient qu'un seul état de corruption et ne constituaient ainsi, en raison de l'unité de but ou d'intention de l'auteur, qu'une infraction, il résulte que pour l'ensemble des faits la prescription n'a commencé à courir qu'à partir du dernier de ces incidents (Cass. Crim. 14.7.1988, Pas. 27, p. 287).

Il convient de vérifier d'une part si Jean MORBY a agréé des offres ou des promesses ou a reçu des dons ou des présents. Dans ce contexte il n'y a pas lieu de faire une différence entre les avantages que MORBY a reçus à titre personnel et ceux accordés au VCM, du moment qu'il résulte de l'instruction que ces derniers ont été sollicités ou reçus de la part de Jean MORBY dans le cadre de l'exécution d'un pacte de corruption. L'avantage que le fonctionnaire entend s'assurer par l'acte trafiqué peut être de toute nature. Il peut être une rétribution soit directe, soit même indirecte ou déguisée. Ni l'offre, ni l'agrément ne sont soumises à des formes particulières, l'une et l'autre peuvent même être simplement tacites (Rigaux et Trousse: Les crimes et les délits du Code pénal, t. 4, p. 291).

Concernant d'autre part l'éventuelle existence d'un pacte de corruption préalable entre MORBY et les donateurs, il y a lieu de renvoyer à l'arrêt No 38/88 de la Cour d'Appel du 2 février 1988 qui a admis que les actes de corruption tentés par le prévenu, sans se rattacher à des opérations déterminées, tendaient à obtenir et à maintenir, d'une façon générale et permanente, la bienveillance du fonctionnaire à l'égard de la société du prévenu et à assurer son concours chaque fois que l'occasion s'en offrirait pour lui dans la sphère des actes de sa fonction.

A noter qu'il a été jugé dans ce contexte que le caractère d'antériorité de la convention conclue entre le corrupteur et le corrompu résulte suffisamment du fait que les avantages reçus ont été réitérés, de telle sorte qu'ils ont nécessairement précédé les agissements du corrupteur et déterminé le corrompu ... et que dans le tissu de relations qui s'étaient nouées entre les prévenus, les dons, récompensant les actes passés, avaient pour but de faciliter les services futurs (Cass. fr. 29.9.1993, Nos 91-82. 674).

Il importe de relever, dans un ordre d'idées générales, que le contexte dans lequel se faisait la répartition des autorisations de transport international était propice au risque de corruption.

Le nombre limité d'autorisations disponibles face à un nombre toujours croissant d'entreprises de transport menait à une situation de concurrence entre les transporteurs intéressés à leur obtention. De même, le système de la répartition annuelle favorisait la corruption, alors que les autorisations n'étaient jamais attribuées de manière définitive, mais devaient être sollicitées à chaque fois de nouveau pour l'année subséquente. Or les sociétés de transport, une fois installées au Luxembourg, avaient un besoin continu d'autorisations. Cette situation a incité certains de ces transporteurs, dont le seul intérêt était l'optimisation de leur bénéfice commercial, à nouer des relations rapprochées avec Jean MORBY, à lui offrir des avantages financiers et à soutenir le club sportif dont il était le président.

En effet, les pouvoirs quasi discrétionnaires de Jean MORBY dans l'attribution des autorisations de transport contingentées faisaient de lui, aux yeux des transporteurs, une personne importante dont pouvait dépendre l'avenir économique de leur société.

- a) Paiement de la part d'Otto KLAUSNER ou de la société TRANSMONTANA, respectivement INTERMONTANA, de deux factures de l'Hôtel Stanglwirt de Going, l'une sur un montant de 56.595 ATS portant sur un séjour de Jean MORBY et de sa famille du 5 au 14 août 1989 et l'autre sur un montant de 50.595 ATS portant sur un séjour de Jean MORBY et de sa famille du 22 au 31 juillet 1990:

Le paiement des factures en question résulte de la saisie des documents s'y rapportant, ainsi que des dépositions d'Otto KLAUSNER entendu le 20 décembre 1995 dans le cadre de l'exécution des commissions rogatoires en Autriche délivrées par le juge d'instruction. Otto KLAUSNER qualifie sa relation avec Jean MORBY d'amicale, basée sur leur intérêt commun pour le sport. Lors d'un dîner dans un restaurant début 1989, il lui aurait fait part de son désir de soutenir davantage le club sportif de MORBY. Il aurait eu l'intention de sponsoriser le camp d'entraînement du VCM en Autriche ce qui lui aurait permis de déduire ces dépenses fiscalement. Sachant que MORBY passait ses vacances d'été avec sa famille en Autriche, il aurait finalement demandé à MORBY de lui remettre ses notes d'hôtel qu'il a réglées par le biais de la carte VISA de la société INTERMONTANA, tout en demandant à MORBY de mettre un montant équivalent à la disposition du club.

Jean MORBY n'a pas été interrogé sur ces faits, ni par la police judiciaire, ni par le juge d'instruction. Lors de son interrogatoire à l'audience, il admet que ses notes d'hôtel furent réglées par Otto KLAUSNER, mais conteste l'existence d'un pacte frauduleux entre lui et Otto KLAUSNER. Il conteste avoir reçu le don dans le but d'attribuer à la société INTERMONTANA des autorisations de transport.

Il est constant en cause que la société TRANSMONTANA, respectivement INTERMONTANA, était établie au Luxembourg depuis 1986 et qu'elle y était exploitée au moins jusqu'en 1993. Avant, pendant et après la période des faits, la société était donc obligée de présenter annuellement une demande en obtention d'autorisations de transport, demande dont le sort dépendait de la décision de Jean MORBY.

Les déclarations d'Otto KLAUSNER quant au motif du paiement des notes d'hôtel ne sont pas crédibles. D'une part, le règlement des factures de l'Hôtel Stanglwirt, pour un séjour privé de la famille MORBY, n'est sûrement pas déductible fiscalement pour la société INTERMONTANA. D'autre part, il paraît tout à fait improbable qu'Otto KLAUSNER, qui se dit être depuis toujours un promoteur sportif invétéré, règle à deux reprises une importante dette privée de Jean MORBY, sans s'assurer que celui-ci remet une somme équivalente au VCM. Le sponsoring du VCM comme motif du paiement desdites factures n'est donc pas plausible et doit être écarté.

Or, même si KLAUSNER qualifie sa relation avec MORBY d'amicale et déclare avoir invité celui-ci à dîner dans un restaurant deux ou trois fois par an, aucun élément du dossier ne permet de dire que les liens unissant KLAUSNER à MORBY étaient tellement étroits qu'ils étaient de nature à expliquer les présents substantiels accordés par KLAUSNER à MORBY et à sa famille.



Il ressort au contraire des éléments du dossier et notamment des déclarations des témoins DE JONGH, VAN KASTEREN et CORBEEL à l'audience que tous les transporteurs „autrichiens“ et „hollandais“ se plaignaient de ne pas avoir assez d'autorisations et que dans le but d'obtenir chaque année lors de la nouvelle attribution des autorisations en nombre suffisant, ils cherchaient et entretenaient le contact avec Jean MORBY.

Le tribunal est partant intimement convaincu que, tant aux yeux de MORBY qu'aux yeux de KLAUSNER, il était clair que ce dernier n'a réglé les notes d'hôtel de la famille MORBY, dons qui furent acceptés à bras ouverts par le fonctionnaire, que dans le seul but d'obtenir et de maintenir, d'une façon générale et permanente, la bienveillance du 1er conseiller de gouvernement à l'égard de la société INTERMONTANA et à s'assurer son concours chaque fois que l'occasion s'en offrirait pour lui dans la sphère des actes de sa fonction, à savoir l'obtention d'autorisations de transport.

Il s'ensuit que l'infraction prévue à l'article 246 alinéa 1er du Code pénal doit être retenue à charge de Jean MORBY.

- b) Paiement d'un montant total de 1.040.000.– LUF, à raison de 425.000.– LUF de la part de TRANSMONTANA en 1988 et 1989, et 615.000.– LUF de la part de INTERMONTANA en 1990 et 1991, en vertu d'un contrat de sponsoring intervenu le 30 décembre 1987 entre la société TRANSMONTANA et le VC Mamer et portant sur un soutien financier de 200.000.– LUF par année:

Tel qu'il a été révélé ci-avant, un contrat de sponsoring portant sur un soutien financier de 4 x 50.000.– LUF par an fut signé le 30 décembre 1987 par Claude PESCH pour le VCM et par Jakob GUTH pour la société TRANSMONTANA. Il résulte des dépositions des témoins TETI, LOMBARDO et KLAUSNER, ainsi que de l'exploitation des documents du, compte bancaire occulte du VCM renseignant des transferts en provenance de la société TRANSMONTANA, que ledit contrat fut exécuté pour un montant approximatif de 425.000.– LUF au courant des années 1988 et 1989 et, après changement de la dénomination de la société en INTERMONTANA, pour un montant de 615.000.– LUF au courant des années 1990 et 1991.

Il convient de rappeler qu'il n'y a pas lieu de faire une différence entre les avantages que Jean MORBY a reçus à titre personnel et ceux accordés au VCM, du moment qu'il résulte des éléments du dossier que ces derniers ont été agréés ou reçus de la part de Jean MORBY dans le cadre de l'exécution d'un pacte de corruption.

D'après les déclarations de Jakob GUTH faites dans le cadre de l'exécution de la commission rogatoire, le contrat de sponsoring avec le VCM a été conclu sur initiative de Claude PESCH, agent d'assurances assurant le parc automobile de la société TRANSMONTANA, et vice-président du VCM, lors de discussions professionnelles. Par la signature de ce contrat, GUTH poursuivait un but purement publicitaire pour la société TRANSMONTANA nouvellement installée au Luxembourg. Malgré le fait que Claude PESCH lui avait fait savoir que Jean MORBY était président de ce club sportif, GUTH a signé ledit contrat avec PESCH.

Aucun élément du dossier ne permet, de conclure que Jean MORBY, qui n'était pas initiateur de la conclusion du contrat de sponsoring, soit ultérieurement intervenu dans l'exécution de ce contrat.

La preuve de l'existence d'un contrat illicite entre MORBY et Otto KLAUSNER, respectivement TRANSMONTANA et INTERMONTANA, laisse dès lors d'être établie.

L'infraction prévue à l'article 246 alinéa 1er du Code pénal et libellée sub 2) de la citation à prévenu n'est en conséquence pas à retenir à l'encontre de Jean MORBY.

- c) Paiement de la part de Johann BERGER de la facture se rapportant à un séjour en mars/avril 1991 de la famille MORBY à l'hôtel HIRLANDA à Züers pour un montant non autrement déterminé, respectivement d'une contre-valeur en monnaie luxembourgeoise de 120.000.– LUF:

Le Parquet demande au tribunal de procéder à la rectification d'une erreur matérielle contenue dans le libellé de la prévention, le montant à retenir étant celui de 66.000 ATS, et non pas le montant de 120.000.– LUF.

Lors de son interrogatoire en date du 21 décembre 1995 dans le cadre de l'exécution de la commission rogatoire, Johann BERGER a admis avoir réglé la facture relative à un séjour de la famille MORBY à l'hôtel HIRLANDA à Züers en mars/avril 1991. Il qualifie ce paiement de „geste de cour-

toisie“. Il admet avoir invité MORBY à déjeuner à plusieurs reprises lors de ses visites professionnelles et qualifie sa relation avec MORBY non pas d'amicale, mais de respectueuse.

Jean MORBY affirme n'avoir rencontré Johann BERGER que très rarement, leurs entretiens se limitant pour l'essentiel aux problèmes en rapport avec le trafic bilatéral Luxembourg-Autriche. Il explique que ce serait par l'intermédiaire d'Albert SCHRAM que Johann BERGER aurait fait la réservation pour la famille MORBY à l'hôtel HIRLANDA à Züri. Lors de ce séjour, MORBY aurait dû s'absenter pour quelques jours pour un déplacement de service. Durant cette période BERGER serait venu à Züri pour lui rendre visite, ignorant que MORBY était absent. En voulant régler sa note d'hôtel à la fin de leur séjour, MORBY se serait aperçu que BERGER avait pris en charge ces frais d'hôtel, à l'exception des extras. MORBY déclare avoir fait des reproches à son épouse, alors qu'il estimait „ne pas pouvoir accepter cette façon de faire“. Il aurait fait téléphoner son épouse à SCHRAM „afin qu'elle le lui explique“. Encore à Züri il aurait essayé de joindre BERGER „pour lui dire la même chose“. Il soutient que sa femme aurait finalement remis à SCHRAM la somme de 120.000.– LUF en liquide, cette somme correspondant, d'après MORBY, au montant réglé par BERGER. Aucune quittance n'a été délivrée pour la remise de ce montant.

Au moment de l'interrogatoire de MORBY devant le juge d'instruction, SCHRAM était décédé depuis un an.

Tant les déclarations de Johann BERGER que celles de Jean MORBY ne sont pas crédibles. En effet, si les rencontres entre les deux hommes étaient très rares et que leur relation se situait sur un plan purement professionnel, il est hautement improbable que Johann BERGER se soit expressément déplacé jusqu'à Züri pour rendre visite à la famille MORBY et pour régler sa note d'hôtel. De même, l'attitude de MORBY après avoir eu connaissance du règlement de la facture de l'hôtel HIRLANDA par Johann BERGER, laisse perplexe. Aurait-il vraiment cru ne pas pouvoir accepter un tel présent, qu'il aurait été facile pour lui de contacter BERGER directement ou par l'intermédiaire de SCHRAM pour obtenir son numéro de compte bancaire afin de lui rendre l'argent? On ne peut que s'étonner des reproches que MORBY dit avoir adressés à son épouse, alors que les vacances d'été des deux années précédentes avaient également été financées par un entrepreneur de transport autrichien, sans que cela n'ait gêné MORBY d'une quelconque façon.

L'affirmation de MORBY que son épouse aurait remis la somme de 120.000.– LUF en liquide à Albert SCHRAM est restée à l'état de pure allégation, aucune quittance afférente n'ayant été produite.

Par ailleurs, si MORBY avait eu vraiment à coeur de restituer l'argent à BERGER, il n'aurait pas manqué de s'enquérir auprès de celui-ci, si la somme de 120.000.– LUF prétendument remise à SCHRAM, lui a été rendue. Or, lors de son interrogatoire à l'audience il a admis n'avoir pas procédé à une telle vérification.

Il ne fait, dès lors, aucun doute que Jean MORBY a reçu de la part de Johann BERGER, partant d'une personne avec laquelle il était en relation de par ses fonctions, un avantage financier substantiel.

Il est encore établi que l'entreprise de Johann BERGER qui était présente au Luxembourg depuis le début des années 1980 y était exploitée au moins jusqu'en 1993. A la période du fait litigieux et pendant les années suivantes, elle était donc tributaire du pouvoir de décision de Jean MORBY dans l'attribution annuelle des autorisations de transport.

Pour les raisons ci-avant indiquées et celles développées sub 2), le tribunal a obtenu l'intime conviction que l'avantage financier concédé par BERGER et reçu par MORBY l'a été dans le but précis de gagner la bienveillance du fonctionnaire à l'égard de l'entreprise de transport Albert SCHRAM & Cie, exploitée par Johann BERGER, et de s'assurer son aide et sa coopération lors de l'attribution des autorisations de transport.

Il convient de retenir le montant de 120.000.– LUF et non pas celui de 66.000 ATS avancé par le Parquet à l'audience, un tel montant n'apparaissant pas dans les pièces soumises au tribunal.

Il en suit que les éléments constitutifs de l'infraction prévue à l'article 246, alinéa 1er du Code pénal se trouvent établis, de sorte que cette prévention est à retenir dans le chef de Jean MORBY.

d) Paiement de la part de Franz HÜTTER, sinon de la société HÜTTER TRANSPORTE, d'un montant de 306.102.- LUF, constitué par un chèque de 15.000 DM, vers la fin de l'année 1991 et au plus tard le 27 décembre 1991:

Il ressort des éléments du dossier que le 27 décembre 1991 Jean MORBY a présenté à l'encaissement un chèque d'un montant de 15.000 DM tiré sur le compte bancaire No 42119 de la société HÜTTER auprès de la Caisse Raiffeisen, Brixlegg, et signé par Franz HÜTTER. C'est le compte BGL de la mère de Jean MORBY, Charlotte MORBY-KIRTZ, qui a été crédité de la contre-valeur de cette somme en francs luxembourgeois, à savoir d'un montant de 306.102.- LUF, compte pour lequel Jean MORBY disposait d'une procuration.

Si ni Franz HÜTTER, ni Jean MORBY ne contestent la remise de ce chèque, Franz HÜTTER affirme l'avoir remis à Jean MORBY pour que celui-ci règle les primes d'assurances des véhicules de la société HÜTTER. Il aurait obtenu les autorisations de transport sollicitées par la suite. Jean MORBY soutient, pour sa part, avoir obtenu le chèque litigieux des mains de Claude PESCH, décédé entre-temps. Il déclare que PESCH assurait au moins en partie les véhicules de HÜTTER ce qui explique qu'il était en possession d'un chèque provenant de cette société. Jean MORBY aurait participé en février 1985 avec Claude PESCH à un projet immobilier dans lequel il aurait investi la somme de 1,5 million de francs. Ce projet n'aurait jamais été réalisé et il aurait demandé à Claude PESCH de le rembourser. Ce projet n'aurait jamais fait l'objet d'une convention écrite entre lui-même et PESCH. Celui-ci aurait commencé à le rembourser et jusque fin 1992 lui aurait déjà réglé une somme totale de 1.600.000.- LUF de sorte que pour les années 1993 et 1994, il lui aurait été encore redevable de 300.000.- à 400.000.- LUF.

Force est de constater qu'il n'existe pas le moindre élément de preuve quant à l'existence du prétendu projet immobilier en 1985. Si la remise, sans signature de quittance, d'un montant de 1,5 million de francs, même à un très bon ami, paraît étonnante, il est tout à fait concevable que pour un projet immobilier d'une grande envergure, tel que le soutient MORBY, il n'existe aucune pièce écrite, comme par exemple plan de construction, demande d'autorisation, etc. Il en est de même du fait que pour les prétendus remboursements opérés, le nom de PESCH n'apparaît nulle part.

Il n'existe dès lors aucun élément concret du dossier corroborant les affirmations de Jean MORBY quant à l'existence de ce projet immobilier, au montant prêté ou accordé à PESCH ou aux remboursements effectués par celui-ci, de sorte que les déclarations de MORBY y relatives sont restées à l'état de pure allégation et sont à écarter.

Quant aux déclarations de Franz HÜTTER que le chèque remis à MORBY aurait été destiné au paiement de ses primes d'assurances, le tribunal ne peut que constater que le montant du chèque n'a pas été utilisé à cette fin, mais que c'est le compte de la mère de MORBY, compte pour lequel MORBY disposait d'une procuration, qui en a été crédité.

Quant à la véritable motivation ayant déterminé HÜTTER à remettre à Jean MORBY un chèque d'un montant aussi important, il convient de renvoyer aux déclarations de HÜTTER faites sous serment lors de son audition dans le cadre de l'exécution de la commission rogatoire. Interrogé sur ses rapports avec Jean MORBY, il déclare avoir réglé à chaque fois les frais de restaurant, pensant que ce geste pourrait profiter à son entreprise pour obtenir des autorisations supplémentaires. Il a encore admis avoir réglé les frais d'hôtel d'un membre du VCM dans le but de s'assurer un avantage pour sa société au Luxembourg. Lors de cet interrogatoire, il a encore soutenu ne pas connaître PESCH, mais avoir su que MORBY était président du VCM. Il a déclaré que MORBY lui a rendu visite un mois avant la perquisition opérée chez lui et a essayé de l'influencer afin de ne rien révéler quant aux repas offerts par HÜTTER et à ses visites en Autriche auprès de INTERMONTANA et BERGER. A noter que lors de la perquisition chez HÜTTER les dossiers relatifs aux opérations commerciales des années 1990 à 1993, période concernée par la présente affaire, étaient vides, alors que ceux des années précédentes étaient complets.

Il résulte des développements qui précèdent qu'il y a lieu de retenir que le chèque émis par HÜTTER a été remis à MORBY et que les fonds ont été placés sur un compte pour lequel MORBY avait la procuration. Il est encore constant en cause que les fonds n'ont pas été utilisés pour le paiement de primes d'assurances de HÜTTER.

Le tribunal est partant intimement convaincu, au vu des déclarations de HÜTTER, que le montant substantiel remis à MORBY et accepté par ce dernier, avait pour seul but d'assurer à HÜTTER une attitude favorable de MORBY dans l'attribution future d'autorisations de transport à la société exploitée par HÜTTER.

Les éléments constitutifs de l'infraction prévue à l'article 246, alinéa 1er du Code pénal se trouvent dès lors établis, de sorte que cette prévention est à retenir à l'encontre de Jean MORBY.

- e) Paiement de la part de Franz HÜTTER d'une somme de 100.000 ATS à Jean MORBY depuis un temps non prescrit:

Lors de son audition faite sous la foi du serment en date du 6 février 1996 dans le cadre de l'exécution de la commission rogatoire, Igor BURGHARDT a déclaré avoir accompagné un jour Franz HÜTTER à Luxembourg. Le but du voyage était d'obtenir des autorisations de transport pour l'Autriche. Après le déjeuner HÜTTER aurait accompagné MORBY seul au Ministère et le soir, HÜTTER aurait été en possession de cinquante autorisations. Lors de ce voyage HÜTTER aurait confié à BURGHARDT qu'il était en possession de 50.000 DM et que 100.000 ATS étaient destinés à MORBY. HÜTTER lui aurait confirmé avoir remis ce montant à MORBY dans le but d'obtenir des autorisations de transport supplémentaires.

Interrogé sous la foi du serment à l'audience du 27 novembre 2002, Igor BURGHARDT est revenu sur ses déclarations faites dans le cadre de la commission rogatoire en soutenant qu'il n'a pas connaissance que HÜTTER aurait remis à MORBY une somme de 100.000 ATS. Il affirme au contraire que le soir en question, HÜTTER, en revenant du Ministère des Transports, aurait été de fort mauvaise humeur, alors qu'il n'avait pu obtenir aucune autorisation de transport supplémentaire.

Tant Franz HÜTTER que Jean MORBY ont formellement contesté le paiement de ces fonds.

Au vu des dépositions du témoin BURGHARDT à l'audience et à défaut d'autres éléments établissant le règlement du montant litigieux, l'infraction prévue à l'article 246, alinéa 1er du Code pénal n'est pas établie. Jean MORBY est dès lors à acquitter de cette prévention.

- f) Paiement de la part de Walter BRANTNER à Jean MORBY d'un montant de 150.000.- LUF par remise d'un chèque émis le 17 décembre 1990:

Il est constant en cause que Walter BRANTNER, à l'époque associé de Jacob GUTH dans la société de transport LLT et exploitant au moment de l'interrogatoire de Jean MORBY devant le juge d'instruction le 10 octobre 1996 la société TRANSPORTS HEIDERSCHIED, avait émis, en date du 17 décembre 1990, un chèque de 150.000.- LUF au profit de Jean MORBY, argent que celui-ci fit verser sur son compte auprès de la Caisse Raiffeisen.

Walter BRANTNER n'a pas été interrogé sur ce fait dans le cadre de l'exécution de la commission rogatoire, et n'a pas été cité comme témoin devant le tribunal correctionnel.

Jean MORBY explique que Walter BRANTNER lui aurait remis le chèque à Luxembourg en déclarant vouloir faire un geste pour le travail de formation des jeunes au sein de VCM, Devant le juge d'instruction il dit ignorer comment BRANTNER aurait appris l'existence du club et ne pas connaître les raisons de ce geste. A l'audience du tribunal il déclare que lors de rencontres antérieures son épouse et celle de BRANTNER se seraient entretenues sur la jeunesse et les bienfaits du sport sur l'éducation des jeunes. Il aurait été question du VCM et c'est ce qui aurait déterminé BRANTNER à offrir son soutien financier à ce club.

Jean MORBY admet avoir encaissé le chèque sur son compte personnel auprès de la Caisse Raiffeisen à Mamer. Il soutient néanmoins que l'argent aurait profité au club, alors qu'il aurait eu à l'époque des faits l'habitude de faire des avances de fonds propres au VCM, avances qu'il aurait par la suite compensées avec des dons qu'il aurait reçus pour le club.

Pour appuyer ses affirmations, il avait versé au juge d'instruction à titre d'exemple un ordre de virement portant sur le paiement du loyer pour un logement pris en location par le club. A noter que cette pièce est complètement irrelevante et ne corrobore nullement l'affirmation de MORBY, alors qu'elle a trait à un virement effectué le 21 janvier 1992 du compte Raiffeisen de MORBY, partant un an après que ce compte avait été crédité du montant litigieux en date du 2 janvier 1991.

S'il est vrai que Jean MORBY a réglé certaines dépenses du VCM de ses propres deniers, toujours est-il que MORBY admet que le VCM n'a jamais eu connaissance de ce que BRANTNER lui aurait fait un don de 150.000.- LUF. A aucun moment un décompte fut établi entre MORBY et le VCM et MORBY a concédé que le VCM ignorait la plupart des opérations ayant transitées par son compte Raiffeisen.

Dès lors, le tribunal est d'avis que si Walter BRANTNER avait voulu non pas gratifier Jean MORBY d'un don substantiel, mais bien soutenir financièrement le travail de formation des jeunes du VCM, il

aurait, en tant que commerçant averti et afin de pouvoir profiter d'une déduction fiscale, non pas remis un chèque entre les mains de MORBY, mais effectué un virement sur un compte du VCM.

Le tribunal est dès lors d'avis que le montant de 150.000.– LUF dont a été crédité le compte personnel de Jean MORBY n'a été remis par BRANTNER que dans la seule intention de pouvoir profiter à l'avenir de la bienveillance de MORBY dans la répartition des autorisations de transport pour la société LLT exploitée par BRANTNER.

L'infraction à l'article 246, alinéa 1er du Code pénal est partant établie à l'encontre de Jean MORBY.

- g) Paiement en octobre 1990 de la part de Jacob GUTH, respectivement de la société GUTH BETEILIGUNGSGESELLSCHAFT GmbH, d'une facture de l'Hôtel SHERATON de 92.621.– LUF pour le compte du VCM, dans le cadre d'un tournoi sportif organisé par le club sportif:

Il ressort des documents saisis lors de la perquisition au domicile privé de GUTH le 20 décembre 1995 que la société GUTH BETEILIGUNGSG GmbH a réglé le 12 octobre 1990 pour compte du VCM une facture de l'Hôtel SHERATON du 10 mai 1990 pour un montant de 92.621.– LUF. Une lettre de la société GUTH mentionne que cette facture lui fut envoyée par le VCM. Une carte de visite de Jean MORBY, 1er conseiller de gouvernement, écrite de sa main, contient la mention suivante: „Angesichts des bevorstehenden Zwangsverfahren wäre ich Ihnen dankbar, wenn Sie mir schnellstens Ihre Position mitteilen würden. Am 15. Oktober 1990 wird der Gerichtsvollzieher beim Verein vorstellig werden.“ Par courrier du 9 octobre 1990, l'Hôtel SHERATON avait adressé au VCM une lettre de rappel avec l'ajout qu'en cas de non-paiement de la facture, le dossier sera remis au service contentieux.

Jean MORBY admet que GUTH a réglé la facture de l'Hôtel SHERATON pour compte du VCM, mais ne s'explique ni le sens, ni le contexte dans lequel il a écrit la mention sur la carte de visite.

Questionné dans le cadre de l'exécution de la commission rogatoire, Jacob GUTH nie dans un premier temps avoir soutenu financièrement le Volley-ball Club de Mamer. Confronté avec les documents saisis, il soutient ne plus se rappeler un tel paiement.

Interrogé à l'audience publique du 26 novembre 2002, Jacob GUTH déclare ignorer le sens de la mention couchée sur la carte de visite de Jean MORBY. Il admet avoir réglé la facture de l'Hôtel SHERATON pour compte du VCM. Il soutient que ce geste serait uniquement à voir dans le cadre de la politique générale de son entreprise qui était de soutenir financièrement des sportifs. Ainsi, tel qu'il a été révélé ci-avant, il aurait encore sponsorisé une joueuse de tennis luxembourgeoise par un don de près de 500.000.– LUF, ainsi qu'un club sportif de la douane luxembourgeoise par un montant de 40.000 à 50.000.– LUF.

Au vu du fait que le montant de 92.621.– LUF a été viré directement au compte de l'Hôtel SHERATON en vue du règlement d'une facture pour le compte du VCM, et est déductible fiscalement pour la société de Jacob GUTH, les déclarations de ce dernier paraissent crédibles.

Il s'ensuit que, en l'espèce, les éléments constitutifs de l'infraction à l'article 246, alinéa 1er du Code pénal ne se trouvent pas établies. Jean MORBY est partant à acquitter de ce chef.

- h) Paiement de la part de la société TRANSDANUBIA, respectivement du responsable Franz GRAD, d'un montant approximatif de 350.000.– LUF, au cours de l'année 1993, au compte bancaire du VCM à titre de sponsoring du club:

Le Parquet conclut à la rectification d'une erreur matérielle, le montant réglé par la société de Franz GRAD étant de 334.650.– LUF, et non pas de 350.000.– LUF. Il y a lieu de lui en donner acte.

Les soutiens financiers accordés par la société TRANSDANUBIA, respectivement Franz GRAD, au VCM résultent, d'après les enquêteurs, de l'exploitation des documents du compte bancaire occulte du club renseignant sur des transferts de la part de TRANSDANUBIA d'un montant d'environ 350.000.– LUF au courant de l'année 1993.

Il ressort en effet de ces documents que le 20 septembre 1993, la société GRAD TRANSPORT-GESELLSCHAFT mbH a réglé pour le compte du VCM la facture de la société 3 TRIPLE SPORTS d'un montant de 334.650.– LUF.

Jean MORBY ne conteste pas le paiement en question. Il soutient néanmoins que ce montant aurait été réglé par erreur par la société GRAD TRANSPORT GmbH. A l'appui de son argumentation, il verse une copie d'un certain nombre de versements, respectivement virements opérés par la société CALEX INTERNATIONAL sur le compte du VCM, ainsi qu'une lettre de cette même société adressée le

25 mai 1994 à un certain J. SCHANET. Jean MORBY explique que ce dernier était non seulement membre du VCM, mais a encore travaillé, à l'époque des faits, auprès de la société TRANSDANUBIA. Dans la lettre prémentionnée, la société CALEX INTERNATIONAL, gérant le budget publicitaire de la société VOLVO SUEDE, fait état de malentendus qui étaient apparus l'année précédente et prie M. SCHANET de lui indiquer clairement si le montant à régler dans le cadre du contrat de sponsoring devra être payé directement au commerçant ou au VCM.

L'affirmation de Jean MORBY que le montant de 334.650.- LUF réglé par GRAD TRANSPORT GmbH au VCM provenait en fait de la société VOLVO SUEDE se trouve dès lors corroborée par les pièces versées.

Il s'ensuit que l'infraction libellée sub 11) à charge de Jean MORBY n'est pas établie, de sorte qu'il y a lieu de l'en acquitter.

- i) Paiement d'un montant de 280.000.- LUF de la part de Bjarne LYNGGAARD ou de la société TRIOLUX à Jean MORBY au courant de l'année 1990:

Lors de son audition par les enquêteurs en date du 19 octobre 1995, Emile FERRO est interrogé sur différentes annotations inscrites dans son agenda de l'année 1990. Interrogé sur une inscription du 16 septembre 1990, de la teneur suivante „24. TRIOLUX NC 20.000.- V38 x 3 6 x V23 9 x Total = 180.000.-“ et une autre mentionnant „100.000.- o.k. 22.11.1990 Lingard, Triolux 10 x EG 1991, 10 x Kapotage – voir SEMT Austria oui/non“, FERRO explique avoir suggéré à LYNGGAARD de sponsoriser le VCM par un montant de 180.000.- LUF, respectivement que LYNGGAARD se serait déclaré d'accord à payer à MORBY la somme de 100.000.- LUF, afin d'obtenir les autorisations de transport nécessaires pour l'année 1991. Il déclare ignorer si lesdits montants ont effectivement été réglés.

Interrogé devant le juge d'instruction, il revient sur ses déclarations et explique que toutes les annotations dans son agenda de l'année 1990 se rapportent à des commissions touchées au noir par le garage FERRO au cours de l'année 1990 à partager entre lui et son frère associé.

Le témoin Christian PETERSEN a confirmé à l'audience qu'Emile FERRO était en mauvais termes avec ses frères et qu'il essayait tout pour camoufler les bénéfices de son entreprise afin de pouvoir empocher personnellement une partie des sommes devant revenir à ses frères.

Concernant les annotations dans l'agenda de FERRO et plus précisément celle du 3 octobre 1990 à savoir „MORBY, 16.00 rendez-vous GOEBEL Ministre, + PETERSEN + 10 EG“, il importe de relever que le témoin Robert GOEBBELS a déclaré sous la foi du serment ne jamais avoir été à un rendez-vous au café „beim Jacques“ un après-midi avec MORBY, FERRO ou PETERSEN.

Jean MORBY conteste avoir reçu paiement d'un quelconque montant tant à titre personnel que pour compte du VCM.

Au vu des déclarations contradictoires de FERRO et à défaut du moindre élément prouvant la remise effective d'argent à MORBY ou au VCM par Bjarne LYNGGAARD, l'infraction libellée sub 12) ne peut pas être retenue à charge de Jean MORBY.

- j) Paiement d'un montant d'au moins 500.000.- LUF du transporteur Christian PETERSEN, sinon de la société TRANSPORTS SCHMIT S.à r.l. à Jean MORBY au courant de l'année 1990:

C'est également sur les déclarations d'Emile FERRO en date du 19 octobre 1995 et sur les annotations dans son agenda de l'année 1990 que se basent les enquêteurs pour affirmer que MORBY aurait touché fin 1990 de la part de Christian PETERSEN un montant de 500.000.- LUF en rapport avec l'attribution d'autorisations de transport.

Interrogé sous la foi du serment à l'audience du 4 décembre 2002, Christian PETERSEN soutient n'avoir jamais remis de l'argent à Jean MORBY ou au VCM.

Au vu de ces déclarations, des dépositions contradictoires faites par FERRO devant les enquêteurs et le juge d'instruction et à défaut d'éléments établissant l'existence d'un paiement de Christian PETERSEN, la prévention libellée sub 13) de la citation n'est pas établie à l'encontre de Jean MORBY.

- k) Paiement de dons d'un montant total minimum de 408.840.- LUF de Emile FERRO, sinon du garage FERRO & Cie S.à r.l. à Jean MORBY ou au VCM depuis 1989 jusqu'en 1992:

Il ressort des aveux d'Emile FERRO tant devant les enquêteurs que devant le juge d'instruction, qu'il a soutenu financièrement le VC Mamer par des dons d'un montant total minimum de 408.840.- LUF.

S'il admet avoir fait ces dons sur demande expresse et répétée de MORBY, et parce que celui-ci était le président du club, il conteste toute existence d'un pacte frauduleux qui aurait eu pour contrepartie d'imposer aux transporteurs comme condition à l'octroi d'autorisations de transport d'acquérir leurs véhicules de transport auprès du garage FERRO & Cie S.à r.l. A ce sujet il importe de relever que tout au long de l'instruction à l'audience lors de laquelle de nombreux transporteurs ont déposé comme témoins, aucun n'a déclaré avoir eu connaissance de ce que l'attribution d'autorisations de transport par MORBY était soumise à la condition d'achat des véhicules de transport auprès du garage FERRO. Les enquêteurs précisent dans leur rapport No 2/290/94 du 30 novembre 1994 que les divers dons de FERRO au VCM apparaissent notamment sur les listes des sponsors du TOURNOI VOLVO 90, ainsi que dans le rapport de la séance du comité du VCM du 11 mars 1991. Si le garage FERRO & Cie S.à r.l. doit être considéré comme un des importants sponsors du VCM à l'époque des faits, le comité et les membres du VCM avaient connaissance de ce soutien financier. Par ailleurs, il n'a pas été prouvé que MORBY, en contrepartie des dons reçus pour le compte du VCM, aurait fait dépendre l'attribution des autorisations de transport de l'achat de véhicules auprès du garage exploité par Emile FERRO.

Il en suit que les éléments constitutifs de l'infraction prévue à l'article 246, alinéa 1er du Code pénal ne sont pas réunis, de sorte que Jean MORBY est à acquitter de cette prévention.

- 1) Paiement de dons d'un montant total minimum de 76.160.- LUF de la part de Josy BOUQUET, respectivement de la société garage Josy BOUQUET S.à r.l., au VC Mamer depuis l'année 1989 jusqu'en 1991:

Le sponsoring du VCM par le garage Josy BOUQUET résulte de l'exploitation des extraits bancaires du compte B.I.L. du club documentant des versements de l'ordre de 15.000.- LUF en 1989 et de 5.000.- LUF en 1991, ainsi que de documents saisis au domicile de l'inculpé et renseignant sur le paiement d'une facture s'élevant à 56.160.- LUF en rapport avec le tournoi de Volley-ball organisé par le VCM en mai 1990. Josy BOUQUET indique que lors d'un entretien téléphonique qu'il a eu avec Jean MORBY au sujet d'autorisations de transport, celui-ci lui aurait demandé de sponsoriser le VCM. Il aurait accepté pour se montrer reconnaissant envers MORBY pour les services rendus à ses clients. Auprès du juge d'instruction il précise que le sponsoring du club était à considérer comme une contrepartie pour les ventes de camions qu'il avait pu réaliser grâce aux recommandations de MORBY.

Le tribunal constate que le sponsoring du VCM par le garage BOUQUET se limite à deux dons de moindre importance (15.000.- LUF et 5.000.- LUF), ainsi qu'au paiement d'une facture dans le cadre de l'organisation du TOURNOI VOLVO en 1990. Il estime que ces paiements qui apparaissent dans la comptabilité officielle du garage BOUQUET peuvent s'expliquer par une politique de publicité commerciale de la part de cette entreprise. Par ailleurs, aucun élément du dossier n'a permis de conclure que suite à la réception des dons reçus pour le compte du VCM, Jean MORBY aurait imposé aux transporteurs comme une des conditions de l'octroi d'autorisations de transport d'acquérir leurs véhicules auprès du garage Josy BOUQUET S.à r.l.

Dès lors, les éléments constitutifs de l'infraction prévue à l'article 246, alinéa 1er du Code pénal ne sont pas établis. Jean MORBY doit donc être acquitté de cette prévention libellée à sa charge.

Des développements qui précèdent, il résulte que **Jean MORBY** est à **acquitter** des préventions suivantes, à savoir:

*comme auteur, ayant exécuté les infractions lui-même,*

*étant fonctionnaire ou officier public ou personne chargée d'un service public, à savoir en sa qualité de premier conseiller de Gouvernement dirigeant le Service des Transports Routiers auprès du Ministère des Transports, sans préjudice du titre exact,*

2) Depuis le 13 novembre 1988 jusqu'à la fin de l'année 1991, dans l'arrondissement judiciaire de Luxembourg, sans préjudice quant aux indications de temps et de lieu plus précises:

*d'avoir reçu des dons pour le compte du club de volley-ball de Mamer de la part d'Otto KLAUSNER, entrepreneur de transports, sinon de la part des sociétés TRANSMONTANA et INTERMONTANA, s'élevant à un million quarante mille francs (1.040.000), sans préjudice quant au montant exact, à raison de 425.000 francs de la part de TRANSMONTANA en 1988 et 1989 et 615.000 francs de la part d'INTERMONTANA en 1990 et 1991, en vertu d'un contrat de sponsoring intervenu le 30.12.1987 entre la société TRANSMONTANA et le VC Mamer et portant sur un soutien financier de 200.000 francs par année,*

*pour faire un acte de sa fonction ou de son emploi, même juste, mais non sujet à salaire,*

*notamment pour l'attribution à KLAUSNER ou aux sociétés TRANSMONTANA et INTERMONTANA d'une quantité non déterminée d'autorisations de transport international de marchandises par route;*

7) *Depuis un temps non prescrit, dans l'arrondissement judiciaire de Luxembourg, sans préjudice quant aux indications de temps et de lieu plus précises:*

*d'avoir reçu un don de cent mille ATS (100.000), sans préjudice quant au montant exact, de la part de Franz HÜTTER, entrepreneur de transports,*

*pour faire un acte de sa fonction ou de son emploi, même juste, mais non sujet à salaire,*

*notamment pour l'attribution à HÜTTER ou à la société HÜTTER TRANSPORTE d'une quantité non déterminée d'autorisations de transport international de marchandises par route;*

9) *Au mois d'octobre 1990, dans l'arrondissement judiciaire de Luxembourg, sans préjudice quant aux indications de temps et de lieu plus précises:*

*d'avoir reçu, pour le compte du club de volley-ball de Mamer, un don de quatre-vingt-douze mille six cent vingt et un francs (92.621), sans préjudice quant au montant exact, de la part de Jakob GUTH, entrepreneur de transports, sinon de la société GUTH BETEILIGUNGSGESELLSCHAFT, cette société sinon GUTH ayant payé une facture de l'Hôtel Sheraton de 92.621 francs pour le compte du Volley-ball Club Mamer dans le cadre d'un tournoi sportif organisé par le club,*

*pour faire un acte de sa fonction ou de son emploi, même juste, mais non sujet à salaire,*

*notamment pour l'attribution à GUTH ou à la société GUTH BETEILIGUNGSGESELLSCHAFT d'une quantité non déterminée d'autorisations de transport international de marchandises par route;*

11) *Au courant de l'année 1993, dans l'arrondissement judiciaire de Luxembourg, sans préjudice quant aux indications de temps et de lieu plus précises:*

*d'avoir reçu, pour le compte du club de volley-ball de Mamer, des dons d'un total de trois cent cinquante mille francs (350.000.-), sans préjudice quant au montant exact, de la part de Franz GRAD, entrepreneur de transports, sinon de la société TRANSDANUBIA s.à r.l.,*

*pour faire un acte de sa fonction ou de son emploi, même juste, mais non sujet à salaire,*

*notamment pour l'attribution à GRAD ou à la société TRANSDANUBIA d'une quantité non déterminée d'autorisations de transport international de marchandises par route;*

12) *Au courant de l'année 1990, dans l'arrondissement judiciaire de Luxembourg, sans préjudice quant aux indications de temps et de lieu plus précises:*

*d'avoir reçu, pour son propre compte, sinon pour le compte du club de volley-ball de Mamer, des dons d'un total de deux cent quatre-vingt mille francs (280.000.-), sans préjudice quant au montant exact, de la part de Bjarne LYNGGAARD, entrepreneur de transports, sinon de la société TRIOLUX s.à r.l.,*

*pour faire un acte de sa fonction ou de son emploi, même juste, mais non sujet à salaire,*

*notamment pour l'attribution d'une quantité non déterminée d'autorisations de transport international de marchandises par route pour l'année 1991 ainsi que 9 autorisations supplémentaires pour l'année 1990;*

13) *Au courant de l'année 1990, dans l'arrondissement judiciaire de Luxembourg, sans préjudice quant aux indications de temps et de lieu plus précises:*

*d'avoir reçu, pour son propre compte, sinon pour le compte du club de volley-ball de Mamer, des dons de montants non déterminés, mais dont le total était d'au moins cinq cents mille francs (500.000.-), sans préjudice quant au montant exact, de la part de Christian PETERSEN, entrepreneur de transports, sinon de la société TRANSPORTS SCHMIT s.à r.l.,*



*pour faire un acte de sa fonction ou de son emploi, même juste, mais non sujet à salaire,  
notamment pour l'attribution d'une vingtaine d'autorisations de transport international de marchandises par route pour les années 1990 et 1991 sans préjudice quant au nombre exact;*

*14) Depuis l'année 1989 jusqu'en 1992, dans l'arrondissement judiciaire de Luxembourg, sans préjudice quant aux indications de temps et de lieu plus précises:*

*d'avoir reçu, pour son propre compte, sinon pour le compte du club de volley-ball de Mamer, des dons d'un total minimum de quatre cent huit mille huit cent quarante francs (408.840.-), sans préjudice quant au montant exact, de la part de Emile FERRO, garagiste, sinon de la société Garage FERRO & Cie s.à r.l.,*

*pour faire un acte de sa fonction ou de son emploi, même juste, mais non sujet à salaire,  
en l'occurrence pour imposer aux entrepreneurs de transports comme une des conditions à l'octroi d'autorisations de transport indispensables à exercer le métier de transporteur par route de marchandises, d'acquérir leurs véhicules de transport auprès du Garage FERRO & Cie s.à r.l.;*

*15) Depuis l'année 1989 jusqu'en 1991, dans l'arrondissement judiciaire de Luxembourg, sans préjudice quant aux indications de temps et de lieu plus précises:*

*d'avoir reçu, pour le compte du club de volley-ball de Mamer, des dons d'un total minimum de soixante-seize mille cent soixante francs (76.160), sans préjudice quant au montant exact, de la part de Josy BOUQUET, garagiste, sinon de la société Garage Josy BOUQUET s.à r.l.,*

*pour faire un acte de sa fonction ou de son emploi, même juste, mais non sujet à salaire,  
en l'occurrence pour imposer aux entrepreneurs de transports comme une des conditions à l'octroi d'autorisations de transport indispensables à exercer le métier de transporteur par route de marchandises, d'acquérir leurs véhicules de transport auprès du Garage Josy BOUQUET s.à r.l.;*

Par contre, **Jean MORBY** est à retenir dans les liens des préventions suivantes libellées à sa charge, à savoir:

*comme auteur, ayant exécuté les infractions lui-même,  
étant fonctionnaire, à savoir en sa qualité de premier conseiller de Gouvernement dirigeant le Service des Transports Routiers auprès du Ministère des Transports,*

*1) au courant des années 1989 et 1990, dans l'arrondissement judiciaire de Luxembourg,  
d'avoir reçu un don de cinquante-six mille cinq cent quatre-vingt-quinze ATS (56.595.-) en 1989 et un don de cinquante mille cinq cent quatre-vingt-quinze ATS (50.595.-) en 1990, de la part de Otto KLAUSNER, entrepreneur de transports, agissant en tant que dirigeant et responsable de la société de transports INTERMONTANA s.à r.l., la société INTERMONTANA ayant payé deux factures de l'Hotel Stanglwirt de Going, l'une sur le montant de 56.595 ATS portant sur un séjour de Jean MORBY et de sa famille du 5.8 au 14.8.1989 et l'autre sur un montant de 50.595 ATS portant sur un séjour de Jean MORBY et de sa famille du 22.7 au 31.7.1990,*

*pour faire un acte de sa fonction, même juste, mais non sujet à salaire,  
notamment pour l'attribution à la société INTERMONTANA d'une quantité non déterminée d'autorisations de transport international de marchandises par route;*

*5) Au courant de l'année 1991, dans l'arrondissement judiciaire de Luxembourg,  
d'avoir reçu un don d'un montant d'une contre-valeur en monnaie luxembourgeoise de cent vingt mille francs (120.000) de la part de Johann BERGER, entrepreneur de transports, agissant en tant que dirigeant et responsable de la société de transports SCHRAM Albert & Cie, BERGER ayant payé une facture de l'Hotel Hirlanda relativement à un séjour de Jean MORBY et de sa famille à Zürs en mars/avril 1991,*

*pour faire un acte de sa fonction, même juste, mais non sujet à salaire,*

*notamment pour l'attribution à BERGER et à la société SCHRAM Albert et Cie d'une quantité non déterminée d'autorisations de transport international de marchandises par route;*

*6) Vers la fin de l'année 1991 et au plus tard le 27.12.1991, dans l'arrondissement judiciaire de Luxembourg,*

*d'avoir reçu un don de trois cent six mille cent deux francs (306.102.-), constitué par un chèque de quinze mille DM (15.000) de la part de Franz HÜTTER, entrepreneur de transports, responsable de la société HÜTTER TRANSPORTE,*

*pour faire un acte de sa fonction, même juste, mais non sujet à salaire,*

*notamment pour l'attribution à la société HÜTTER TRANSPORTE d'une quantité non déterminée d'autorisations de transport international de marchandises par route;*

*8) Vers la fin de l'année 1990 et au plus tard le 17.12.1990, dans l'arrondissement judiciaire de Luxembourg,*

*d'avoir reçu, pour son propre compte, un don de cent cinquante mille francs (150.000.-), par remise d'un chèque émis le 17.12.1990 de la part de Walter BRANTNER, entrepreneur de transports, responsable de la société. L.L.T.,*

*pour faire un acte de sa fonction, même juste, mais non sujet à salaire,*

*notamment pour l'attribution à BRANTNER respectivement à la société L.L.T. d'une quantité non déterminée d'autorisations de transport international de marchandises par route.*

## *II) L'article 245 du code pénal:*

Dans un ordre d'idées plus subsidiaire, il convient d'analyser, si les faits reprochés sub 2), 7), 9), 11), 12), 13), 14) et 15) de la citation à prévenu constituent le délit d'ingérence ou d'immixtion au sens de l'article 245 du Code pénal.

L'article 245 du Code pénal réprime l'immixtion des fonctionnaires, des officiers publics ou des personnes chargées d'un service public qui prennent un intérêt dans les affaires dont ils ont l'administration ou la surveillance.

Le but de ce texte est de garantir tout à la fois l'objectivité du fonctionnaire dans l'exercice de ses prérogatives et sa probité dans la gestion des affaires publiques. Il est à craindre en effet qu'une personne investie de fonctions publiques ne surveille pas avec la même attention et avec la même indépendance d'esprit une entreprise dans laquelle elle aurait elle-même quelque intérêt. Il faut éviter également que le fonctionnaire n'abuse de ses fonctions pour favoriser cette entreprise aux dépens de la chose publique (Juris-Classeur, art. 432-12 et 432-13, p. 6 No 4).

Le délit que prévoit l'article 245 du Code pénal se réalise par l'ingérence ou l'immixtion du fonctionnaire dans une affaire incompatible avec les fonctions qu'il exerce, sans qu'une intention frauduleuse soit requise.

Quant aux éléments constitutifs de l'infraction, le délit prévu par l'article 245 du Code pénal suppose nécessairement un abus de fonctions. Il faut d'abord pour le constituer que le coupable ait la qualité de fonctionnaire, d'officier public ou soit une personne chargée d'un service public.

Le deuxième élément du délit est que le coupable ait pris ou reçu un intérêt dans un acte, une adjudication, une entreprise ou une régie ou dans des paiements ou liquidations. Ces termes fort vagues invitent à une interprétation large.

Le but du législateur a été, d'une part, de mettre le fonctionnaire à l'abri des tentations qui peuvent naître dès que l'intérêt public et l'intérêt privé sont mis en concurrence, et, d'autre part, de protéger l'exercice des fonctions publiques de tout soupçon de malversation. Aussi le législateur a-t-il considéré comme absolue la défense faite aux fonctionnaires de s'immixer dans les affaires dont ils ont la surveillance ou l'administration: interdiction totale, pour quiconque accepte une mission publique, de mettre son intérêt privé en contact avec l'intérêt public qu'il est appelé à surveiller ou à administrer.

La seule possibilité d'abus est suffisante. Aussi l'infraction existe-t-elle du moment qu'a existé pour le fonctionnaire la simple possibilité de favoriser ses intérêts personnels à la faveur de sa position officielle, peu importe qu'il l'ait fait ou non, voire même qu'il en ait eu l'intention ou non. L'infraction est établie dès que l'incompatibilité entre l'intérêt privé et l'exercice de la mission officielle a existé, qu'il y

ait eu, en fait, abus ou non, préjudice ou non, intention doléuse ou non (Rigaux et Trousse: Les crimes et les délits du Code pénal, t. IV, p. 268).

Il est aussi certain que la seule réalisation d'un bénéfice ne constitue pas l'infraction, en l'absence de prise d'intérêt dans l'affaire même qui était soumise à surveillance ou à contrôle (Les Nouvelles, Droit pénal, t. III, No 4076).

Il faut enfin que l'agent ait eu, au temps de l'acte, l'administration ou la surveillance de l'affaire à laquelle il s'est intéressé, ou même qu'il fût chargé, par ses fonctions, de liquider ou d'ordonnancer le paiement. C'est là le véritable caractère distinctif du délit et sa seule raison d'être. Cette disposition est faite pour empêcher ceux qui gèrent et surveillent les affaires de l'Etat, d'une commune ou même d'un établissement public, de jouer à la fois les deux rôles incompatibles de surveillants et de surveillés.

Aucune intention frauduleuse n'est requise, aucun préjudice ne doit être subi. Il faut donc, mais cela suffit, que le fonctionnaire se soit sciemment intéressé ou impatronisé dans une affaire que sa fonction lui faisait un devoir de surveiller. Pour davantage encore prévenir les fraudes, le législateur a puni non seulement les infractions commises directement, mais celles qui l'auraient été par interposition de personnes ou par actes simulés.

En l'espèce, il ne fait pas de doute que Jean MORBY, en sa qualité de 1er conseiller de gouvernement auprès du Ministère des Transports et responsable du Service des Transports Routiers, tombe sous le coup de l'article 245 du Code pénal.

Pour certaines préventions notamment celles libellées sub 9), 14) et 15), il est encore prouvé qu'il y a eu réception de dons par le VCM, dont Jean MORBY était à l'époque le président, et que ces dons provenaient de la part de transporteurs, respectivement d'entreprises de transport qui dépendaient du pouvoir discrétionnaire de Jean MORBY dans l'attribution des autorisations de transport.

Or, il n'y a criminalité au regard même du texte de l'article 245 du Code pénal que, si, au temps de l'acte, le prévenu avait, en tout ou en partie, la surveillance ou l'administration de l'opération dans laquelle il a reçu ou pris un intérêt ... La possibilité de favoriser, dans une mesure plus ou moins large, l'entreprise dans laquelle on a intérêt, suffit à l'existence de l'infraction (Rigaux et Trousse, t. IV, p. 270).

Il ne suffit dès lors pas que l'intérêt reçu provienne d'un administré, il faut encore que la réception de l'intérêt reçu ait eu lieu à l'occasion d'un acte d'intervention ou d'ingérence du fonctionnaire ou de l'officier public dans l'acte ou l'entreprise, tel par exemple percevoir le bénéfice pécuniaire d'une opération à laquelle le prévenu s'est trouvé mêlé ou accepter la remise de parts, d'actions ou de tous autres avantages matériels à l'occasion de l'acte d'ingérence (Juris-Classeur, art. 432-12 et 432-13, p. 11, No 38).

Or, en l'espèce, cet élément fait défaut. En effet, pour aucun des faits reprochés à Jean MORBY il n'y a eu de sa part un acte d'intervention, d'immixtion ou d'ingérence par prise ou réception d'intérêt dans les actes ou entreprises des transporteurs ou sociétés de transports concernés.

Jean MORBY ne s'est pas „sciemment intéressé ou impatronisé dans une affaire que sa fonction lui faisait un devoir de surveiller“.

Il suit des développements qui précèdent qu'une des conditions essentielles à l'existence de l'infraction prévue à l'article 245 du Code pénal fait défaut. **Jean MORBY** est dès lors à **acquitter**:

*comme auteur, ayant exécuté les infractions lui-même,*

*étant fonctionnaire ou officier public ou personne chargée d'un service public, à savoir en sa qualité de premier conseiller de Gouvernement dirigeant le Service des Transports Routiers auprès du Ministère des Transports,*

*2) Depuis le 13 novembre 1988 jusqu'à la fin de l'année 1991, dans l'arrondissement judiciaire de Luxembourg, sans préjudice quant aux indications de temps et de lieu plus précises:*

*d'avoir soit directement, soit par interposition de personnes ou par actes simulés, pris ou reçu quelque intérêt que ce soit dans les actes, adjudications, entreprises ou régies dont il avait, au temps de l'acte, en tout ou en partie, l'administration ou la surveillance, ou ayant mission d'ordonnancer le paiement ou de faire la liquidation d'une affaire, y avoir pris un intérêt quelconque,*

*en l'espèce, par le fait d'avoir directement participé à et surveillé l'attribution d'autorisations de transport à Otto KLAUSNER, entrepreneur de transports, sinon aux sociétés TRANSMONTANA et*

*INTERMONTANA, lesquels avaient, au moment des décisions administratives, effectué des dons d'un montant d'un million quarante mille francs (1.040.000), sans préjudice quant au montant exact, au volley-ball club de Mamer, dont MORBY était le président, à raison de 425.000 francs de la part de TRANSMONTANA en 1988 et 1989 et 615.000 francs de la part d'INTERMONTANA en 1990 et 1991, en vertu d'un contrat de sponsoring intervenu le 30.12.1987 entre la société TRANSMONTANA et le VC Mamer et portant sur un soutien financier de 200.000 francs par année,*

*créant ainsi une opposition, un conflit, une confusion entre l'intérêt général que le prévenu était censé représenter en tant que fonctionnaire, et ses intérêts privés, de façon à saper gravement la confiance publique dans l'intégrité et la probité des agents de l'autorité gouvernementale, situation réprimée par l'article 245 du code pénal;*

*7) Depuis un temps non prescrit, dans l'arrondissement judiciaire de Luxembourg, sans préjudice quant aux indications de temps et de lieu plus précises:*

*d'avoir soit directement, soit par interposition de personnes ou par actes simulés, pris ou reçu quelque intérêt que ce soit dans les actes, adjudications, entreprises ou régies dont il avait, au temps de l'acte, en tout ou en partie, l'administration ou la surveillance, ou ayant mission d'ordonnancer le paiement ou de faire la liquidation d'une affaire, y avoir pris un intérêt quelconque,*

*en l'espèce, par le fait d'avoir directement participé à et surveillé l'attribution d'autorisations de transport à Franz HÜTTER, entrepreneur de transports, sinon à la société HÜTTER TRANSPORTE, lesquels avaient, au moment des décisions administratives, effectué un don d'un montant de cent mille ATS (100.000), sans préjudice quant au montant exact, au prévenu Jean MORBY,*

*créant ainsi une opposition, un conflit, une confusion entre l'intérêt général que le prévenu était censé représenter en tant que fonctionnaire, et ses intérêts privés, de façon à saper gravement la confiance publique dans l'intégrité et la probité des agents de l'autorité gouvernementale, situation réprimée par l'article 245 du code pénal;*

*9) Au mois d'octobre 1990, dans l'arrondissement judiciaire de Luxembourg, sans préjudice quant aux indications de temps et de lieu plus précises:*

*d'avoir soit directement, soit par interposition de personnes ou par actes simulés, pris ou reçu quelque intérêt que ce soit dans les actes, adjudications, entreprises ou régies dont il avait, au temps de l'acte, en tout ou en partie, l'administration ou la surveillance, ou ayant mission d'ordonnancer le paiement ou de faire la liquidation d'une affaire, y avoir pris un intérêt quelconque,*

*en l'espèce, par le fait d'avoir directement participé à et surveillé l'attribution d'autorisations de transport à Jakob GUTH, entrepreneur de transports, sinon à la société GUTH BETEILIGUNGS-GESELLSCHAFT, lesquels avaient, au moment des décisions administratives, effectué un don d'un montant de quatre-vingt-douze mille six cent vingt et un francs (92.621), sans préjudice quant au montant exact, au volley-ball club de Mamer, dont MORBY était le président, cette société sinon GUTH ayant payé une facture de l'Hôtel Sheraton de 92.621 francs pour le compte du Volley-ball Club Mamer dans le cadre d'un tournoi sportif organisé par le club,*

*créant ainsi une opposition, un conflit, une confusion entre l'intérêt général que le prévenu était censé représenter en tant que fonctionnaire, et ses intérêts privés, de façon à saper gravement la confiance publique dans l'intégrité et la probité des agents de l'autorité gouvernementale, situation réprimée par l'article 245 du code pénal;*

*11) Au courant de l'année 1993, dans l'arrondissement judiciaire de Luxembourg, sans préjudice quant aux indications de temps et de lieu plus précises:*

*d'avoir soit directement, soit par interposition de personnes ou par actes simulés, pris ou reçu quelque intérêt que ce soit dans les actes, adjudications, entreprises ou régies dont il avait, au temps de l'acte, en tout ou en partie, l'administration ou la surveillance, ou ayant mission d'ordonnancer le paiement ou de faire la liquidation d'une affaire, y avoir pris un intérêt quelconque,*

*en l'espèce, par le fait d'avoir directement participé à et surveillé l'attribution d'autorisations de transport à Franz GRAD, entrepreneur de transports, sinon à la société TRANSDANUBIA s.à r.l., lesquels avaient, au moment des décisions administratives, effectué des dons d'un montant d'un total de*

trois cent cinquante mille francs (350.000.-), sans préjudice quant au montant exact, au volley-ball club de Mamer, dont MORBY était le président,

*créant ainsi une opposition, un conflit, une confusion entre l'intérêt général que le prévenu était censé représenter en tant que fonctionnaire, et ses intérêts privés, de façon à saper gravement la confiance publique dans l'intégrité et la probité des agents de l'autorité gouvernementale, situation réprimée par l'article 245 du code pénal;*

12) Au courant de l'année 1990, dans l'arrondissement judiciaire de Luxembourg, sans préjudice quant aux indications de temps et de lieu plus précises:

*d'avoir soit directement, soit par interposition de personnes ou par actes simulés, pris ou reçu quelque intérêt que ce soit dans les actes, adjudications, entreprises ou régies dont il avait, au temps de l'acte, en tout ou en partie, l'administration ou la surveillance, ou ayant mission d'ordonnancer le paiement ou de faire la liquidation d'une affaire, y avoir pris un intérêt quelconque,*

*en l'espèce, par le fait d'avoir directement participé à et surveillé l'attribution d'autorisations de transport à Bjarne LYNGGAARD, entrepreneur de transports, sinon à la société TRIOLUX s.à r.l., lesquels avaient, au moment des décisions administratives, effectué des dons d'un montant d'un total de deux cent quatre-vingt mille francs (280.000.-), sans préjudice quant au montant exact, au prévenu Jean MORBY, sinon au volley-ball club de Mamer, dont MORBY était le président,*

*créant ainsi une opposition, un conflit, une confusion entre l'intérêt général que le prévenu était censé représenter en tant que fonctionnaire, et ses intérêts privés, de façon à saper gravement la confiance publique dans l'intégrité et la probité des agents de l'autorité gouvernementale, situation réprimée par l'article 245 du code pénal;*

13) Au courant de l'année 1990, dans l'arrondissement judiciaire de Luxembourg, sans préjudice quant aux indications de temps et de lieu plus précises:

*d'avoir soit directement, soit par interposition de personnes ou par actes simulés, pris ou reçu quelque intérêt que ce soit dans les actes, adjudications, entreprises ou régies dont il avait, au temps de l'acte, en tout ou en partie, l'administration ou la surveillance, ou ayant mission d'ordonnancer le paiement ou de faire la liquidation d'une affaire, y avoir pris un intérêt quelconque,*

*en l'espèce, par le fait d'avoir directement participé à et surveillé l'attribution d'autorisations de transport à Christian PETERSEN, entrepreneur de transports, sinon à la société TRANSPORTS SCHMIT s.à r.l., lesquels avaient, au moment des décisions administratives, effectué des dons de montants non déterminés, mais dont le total était d'au moins cinq cents mille francs (500.000.-), sans préjudice quant au montant exact, au prévenu Jean MORBY, sinon au volley-ball club de Mamer, dont MORBY était le président,*

*créant ainsi une opposition, un conflit, une confusion entre l'intérêt général que le prévenu était censé représenter en tant que fonctionnaire, et ses intérêts privés, de façon à saper gravement la confiance publique dans l'intégrité et la probité des agents de l'autorité gouvernementale, situation réprimée par l'article 245 du code pénal;*

14) Depuis l'année 1989 jusqu'en 1992, dans l'arrondissement judiciaire de Luxembourg, sans préjudice quant aux indications de temps et de lieu plus précises:

*d'avoir soit directement, soit par interposition de personnes ou par actes simulés, pris ou reçu quelque intérêt que ce soit dans les actes, adjudications, entreprises ou régies dont il avait, au temps de l'acte, en tout ou en partie, l'administration ou la surveillance, ou ayant mission d'ordonnancer le paiement ou de faire la liquidation d'une affaire, y avoir pris un intérêt quelconque,*

*en l'espèce, par le fait d'imposer aux entreprises de transport par rapport auxquelles il participait directement et surveillait l'attribution d'autorisations de transport, d'acheter leurs véhicules auprès d'Emile FERRO, garagiste, sinon de la société Garage FERRO & Cie s.à r.l., lesquels avaient, au moment des décisions administratives, effectué des dons d'un montant d'un total minimum de quatre cent huit mille huit cent quarante francs (408.840), sans préjudice quant au montant exact, au prévenu Jean MORBY, sinon au volley-ball club de Mamer, dont MORBY était le président,*

*créant ainsi une opposition, un conflit, une confusion entre l'intérêt général que le prévenu était censé représenter en tant que fonctionnaire, et ses intérêts privés, de façon à saper gravement la confiance publique dans l'intégrité et la probité des agents de l'autorité gouvernementale, situation réprimée par l'article 245 du code pénal;*

*15) Depuis l'année 1989 jusqu'en 1991, dans l'arrondissement judiciaire de Luxembourg, sans préjudice quant aux indications de temps et de lieu plus précises:*

*d'avoir soit directement, soit par interposition de personnes ou par actes simulés, pris ou reçu quelque intérêt que ce soit dans les actes, adjudications, entreprises ou régies dont il avait, au temps de l'acte, en tout ou en partie, l'administration ou la surveillance, ou ayant mission d'ordonner le paiement ou de faire la liquidation d'une affaire, y avoir pris un intérêt quelconque,*

*en l'espèce, par le fait d'imposer aux entreprises de transport par rapport auxquelles il participait directement et surveillait l'attribution d'autorisations de transport, d'acheter leurs véhicules auprès de Josy BOUQUET, garagiste, sinon de la société Garage Josy BOUQUET s.à r.l., lesquels avaient, au moment des décisions administratives, effectué des dons d'un montant d'un total minimum de soixante-seize mille cent soixante francs (76.160), sans préjudice quant au montant exact, au volley-ball club de Mamer, dont MORBY était le président,*

*créant ainsi une opposition, un conflit, une confusion entre l'intérêt général que le prévenu était censé représenter en tant que fonctionnaire, et ses intérêts privés, de façon à saper gravement la confiance publique dans l'intégrité et la probité des agents de l'autorité gouvernementale, situation réprimée par l'article 245 du code pénal.*

#### LES PEINES:

Les infractions retenues sub 1), 5), 6) et 8) à charge du prévenu **Jean MORBY** se trouvent en concours réel entre elles. Il convient donc de statuer conformément à l'article 60 du code pénal.

L'article 246 alinéa 1er du Code pénal, applicable au moment des faits, prévoit comme sanction une peine d'emprisonnement de huit jours à six mois et une amende de 2.600.– LUF à 50.000.– LUF.

L'article 60 du Code pénal dispose qu'en cas de concours de plusieurs délits, la peine la plus forte sera seule prononcée, mais que cette peine pourra même être élevée au double du maximum.

Concernant la peine à appliquer, il importe de relever que la corruption constitue une menace sérieuse et grave pour la démocratie, alors qu'elle en sape les bases mêmes et risque de la discréditer. L'aspect moral joue un rôle prépondérant étant donné que là où la corruption règne impunément, le principe de l'égalité du traitement des citoyens par les détenteurs de l'autorité est bafoué de manière choquante. Le délit de corruption constitue dès lors une atteinte grave à l'ordre public. Il y a encore lieu de souligner l'intention délictuelle continuée du prévenu.

Le tribunal estime que, conformément à l'interprétation donnée par la jurisprudence des conséquences à tirer d'un dépassement du délai raisonnable de l'article 6 alinéa 1er de la Convention précitée (C.A. 28 janvier 1997, 46/97V MP. c/K, Bulletin des droits de l'homme, 7 juillet 1997, p. 269), il y a lieu de prononcer à l'encontre de Jean MORBY une peine allégée.

Eu égard à l'absence d'antécédents judiciaires dans le chef de Jean MORBY, le tribunal estime que les infractions retenues à sa charge sont adéquatement sanctionnées par une peine d'emprisonnement de 9 mois, cette peine étant assortie du sursis intégral.

Au vu de la situation financière du prévenu, le tribunal prononce en outre une peine d'amende de 2.500 euros.

Au vu du dépassement du délai raisonnable, il n'est plus opportun de sanctionner le comportement de Jean MORBY par une des interdictions prévues à l'article 11 du Code pénal.

#### *Restitution de l'argent saisi:*

Conformément à l'article 194-1, alinéa 2, du code d'instruction criminelle, il y a lieu d'ordonner la restitution du montant de 70.000.– LUF à son légitime propriétaire, Carlo MACH, ce montant ayant été saisi au domicile de ce dernier suivant procès-verbal No 2-23/94 de la Gendarmerie Grand-Ducale, Service de Police Judiciaire, en date du 15 juillet 1994.

Il y a encore lieu de prononcer la restitution du montant de 185.000.– LUF au VC Mamer. Cette somme qui avait été saisie suivant procès-verbal No 2-142/94 du 25 avril 1994 de la Gendarmerie

Grand-Ducale, Service de Police Judiciaire, dans le bureau de Jean MORBY auprès du Ministère des Transports, constituant, d'après Jean MORBY, un soutien financier de Dino PIZZINATO au VC Mamer auquel elle doit partant revenir.

**PAR CES MOTIFS:**

le tribunal d'arrondissement de et à Luxembourg, *septième chambre*, siégeant en *matière correctionnelle*, statuant *contradictoirement*, le prévenu et ses mandataires entendus en leurs explications et moyens de défense, et le représentant du Ministère Public entendu en ses réquisitions,

*écarte* les moyens de nullité et d'irrecevabilité soulevés par la défense;

*donne acte* au Ministère Public de ses demandes en rectification d'erreur matérielle;

*déclare prescrites* les infractions libellées sub 3), 4) et 10) de la citation à prévenu;

*acquitte* le prévenu Jean MORBY des infractions non établies à sa charge;

*condamne* le prévenu **Jean MORBY** du chef des infractions retenues à sa charge à une peine d'emprisonnement de **9 (NEUF) MOIS**;

*dit* qu'il sera **sursis** à l'exécution de **l'intégralité** de cette peine d'emprisonnement;

*avertit* le prévenu qu'au cas où, dans un délai de cinq ans à dater du présent jugement, il aura commis une nouvelle infraction ayant entraîné une condamnation à une peine d'emprisonnement ou à une peine plus grave pour crime ou délit de droit commun, la peine d'emprisonnement prononcée ci-devant sera exécutée sans confusion possible avec la nouvelle peine et que les peines de la récidive seront encourues dans les termes de l'article 56 al. 2 du Code pénal;

*condamne* le prévenu **Jean MORBY** du chef des infractions retenues à sa charge à une amende de **2.500 (DEUX MILLE CINQ CENTS) EUROS**, ainsi qu'aux frais de sa mise en jugement, ces frais liquidés à 3.265,98 euros, et aux frais de recherches bancaires, ces frais liquidés à 6.353,71 euros;

*fixe* la durée de la contrainte par corps en cas de non-paiement de l'amende à 50 (CINQUANTE) jours;

*ordonne* la **restitution** du montant de 70.000.– LUF, saisi suivant procès-verbal No 2-23/94 de la Gendarmerie Grand-Ducale, Service de Police Judiciaire, en date du 15 juillet 1994, à son légitime propriétaire Carlo MACH;

*ordonne* la **restitution** du montant de 185.000.– LUF, saisi suivant procès-verbal No 2-142/94 du 25 avril 1994 de la Gendarmerie Grand-Ducale, Service de Police Judiciaire, à son légitime propriétaire le Volley-ball Club Mamer.

Le tout en application des articles 28, 29, 30, 60, 66 et l'article 246 ancien du code pénal; article 6 de la Convention Européenne de Sauvegarde des Droits de l'Homme; article 1 de la loi du 8.2.1921; articles 1 et 6 de la loi du 25.7.1947; articles 1, 2 et 17 de la loi du 19.11.1975; articles 1, 6 et 7 de la loi du 1.8.2001; articles 179, 182, 184, 189, 190, 190-1, 191, 194, 194-1, 195, 628 et 628-1 du code d'instruction criminelle dont mention a été faite.

Ainsi fait et jugé par Monique FELTZ, vice-président, Simone PELLE, premier juge, et Anne-Françoise GREMLING, juge, et prononcé, en présence de Stéphane MAAS, substitut du Procureur d'Etat, en l'audience publique dudit tribunal d'arrondissement de et à Luxembourg, date qu'en tête, par Madame le vice-président, assistée du greffier Pascale PIERRARD, qui, à l'exception du représentant du Ministère Public, ont signé le présent jugement.

\*

## ANNEXE 2

NOTE D'INFORMATION A L'ATTENTION DE MONSIEUR HENRI GRETHEN,  
MINISTRE DES TRANSPORTS**1) Procédure de répartition des autorisations de transports avant  
l'attribution de celles valables pour 2000**

Dans le cadre de l'élaboration de la présente note, le soussigné, pour évaluer la procédure de répartition jusqu'à 1998, a tenu compte, d'une part, de l'information obtenue de différents collaborateurs du Ministère des Transports dont M. Welter et M. Rischard et, d'autre part, des indices se dégageant de la description des faits retenus dans le jugement No 588/2003 du 10 mars 2003 rendu par la chambre correctionnelle du tribunal d'arrondissement de et à Luxembourg (affaire MP c/Jean Morby).

Tout en rappelant que les contingents des différentes autorisations bilatérales et multilatérales ont varié annuellement quant à leur importance depuis le début des années 90, il y a lieu dès à présent de retenir que l'attribution des autorisations a été faite par Monsieur Jean Morby, Premier Conseiller de Gouvernement, seul.

En effet, s'il est vrai que Monsieur Morby avait pris l'habitude de prendre sa décision de répartition après une réunion de service à laquelle ont assisté en principe une personne du guichet des autorisations ainsi que une ou deux personnes de l'ancien service des contrôles du Ministère, les collaborateurs prénommés soulignent que ladite réunion n'avait à leurs yeux qu'une fonction d'alibi. Ceci surtout parce que Monsieur Morby n'a pas tenu réellement compte lors de ces réunions des observations des agents du service des contrôles en argumentant surtout l'inopportunité des sanctions administratives.

En ce qui concerne les critères à la base des répartitions d'autorisations – et malgré l'annonce „... *que l'élaboration de tels critères a été entamée par le fonctionnaire qui venait d'être chargé de la direction du service en question ... Une fois les renseignements tirés de ces deux pratiques, je ne manquerai pas d'ordonner que les critères informels actuels en matière d'attribution des autorisations de transport international soient convertis en dispositions légales et réglementaires. ...*“ (cf. question parlementaire No 338 du 2 mai 1990 – annexe 1) – ni le soussigné ni un des collaborateurs prémentionnés ont pu prendre connaissance de la méthodologie voire du raisonnement à la base des répartitions annuelles retenues par Monsieur Morby, alors que l'intention de se donner des critères objectifs est restée lettre morte.

Il semble cependant – suite à une appréciation prudente a posteriori des différentes décisions de répartition d'autorisations des dernières dix années – que Monsieur Morby a surtout appliqué le principe des „grandfather rights“, c'est-à-dire qu'une entreprise qui avait reçu un certain nombre d'autorisations pour une année donnée recevait également un nombre correspondant, en fonction de la variation du contingent déterminé, pour l'année suivante.

Ceci coïncide avec les indices relatifs à la procédure de répartition se dégageant de la description des faits retenus dans le jugement susvisé.

Extrait du jugement No 588/2003 du 10 mars 2003 (pages 18-19):

”...

*Suite à la demande importante d'autorisations, l'Etat luxembourgeois a élaboré, par l'intermédiaire du Ministère des Transports, des critères internes d'attribution de ces autorisations. Celles-ci furent accordées à chaque fois pour un an suivant ces critères d'attribution. Par ailleurs chaque entreprise devait présenter annuellement une nouvelle demande qui fut appréciée tant d'après les critères en question qu'en considération de critères d'exploitation, conditions et décisions antérieures.*

*Au sein du Ministère des Transports, c'est le département „service des transports routiers“ qui est compétent pour l'attribution de ces autorisations, ce département étant présidé par Jean MORBY. A l'intérieur de ce département c'est le „service du contrôle des transports“ qui s'occupe spécialement du contrôle des entreprises de transport. Les fonctionnaires de ce département possèdent la qualité d'officiers de police judiciaire et ont pour mission aussi bien la surveillance des moyens de transports que le contrôle des documents de commerce, de comptabilité et de transport au siège de l'entreprise.*



...“

Le jugement retient donc que les décisions d'attribution d'autorisations dans le cadre d'une demande annuelle donnée étaient fondées sur les décisions antérieures retenues.

Cette approche des „grandfather rights“, qui en soi est une approche défendable, n'a cependant jamais été relativisée.

Ainsi, aucune suite réelle n'a été donnée aux observations faites par les agents du service des contrôles du Ministère, qui soutiennent avoir constaté des irrégularités chez certaines firmes (p. ex. UCL dit „Kralowetz“) et en avoir informé Monsieur Morby. Ce dernier se serait cependant aussi refusé d'inviter au moins formellement les entreprises fautives à se conformer aux dispositions légales sous peine de se voir, le cas échéant, retirer des autorisations de transports.

Pour ce qui concerne plus spécifiquement le fait que les demandes des transporteurs furent appréciées en fonction de critères d'exploitation de l'entreprise, le soussigné – pour éviter le risque de se voir reprocher de s'adonner à la formulation d'hypothèses explicatives gratuites et spéculatives – doit se limiter à souligner qu'il lui est impossible, d'une part, de connaître les critères internes d'attribution dont fait état ledit jugement et, d'autre part, de concevoir entièrement la logique du régime d'attribution pour toutes ces années.

Cette prudence est d'autant de mise que les personnes prénommées pouvant faire valoir une ancienneté de service plus importante, ne savent réellement éclaircir l'approche de Monsieur Morby concernant la répartition des diverses catégories d'autorisations de transports.

## **2) Rappels des actions politiques intervenues entre 1999 et 2001 et la procédure de répartition des autorisations de transports**

Conformément à la déclaration gouvernementale du 12 août 1999 relative au secteur des transports internationaux de marchandises par route,

*„Les choix à intervenir dans le domaine du trafic fret s'orienteront prioritairement aux besoins de l'économie nationale, de son approvisionnement et de ses expéditions.*

*... Au-delà le Gouvernement veillera à des conditions d'encadrement propices à l'essor des entreprises de transport régulièrement établies dans le pays.*

*Ce contrôle de l'existence d'un établissement stable des entreprises opérant à partir de notre pays sera intensifié et des critères plus rigoureux de la définition de la notion d'établissement stable seront arrêtés.“*

le département ministériel a mis en oeuvre vos directives politiques visant à un assainissement qualitatif dudit secteur des transports internationaux de marchandises par route en garantissant un meilleur respect des conditions de concurrence dans le secteur des transports routiers, des règles de droit social et de la sécurité routière.

Dès le départ, il a été clair que la réalisation de cet objectif ne pourrait s'opérer que par étapes successives suite à des décisions politiques traduisant une révolution administrative par rapport au passé.

En résumé, il convient de rappeler vos actions relatives à:

- a) l'instauration immédiate d'un moratoire de la politique de libéralisation des services de transports internationaux de marchandises par route.

Cette décision visant à arrêter l'ouverture incontrôlée des marchés des transports routiers sans présenter – exception faite de l'intérêt particulier sinon exclusif discutable de l'une ou l'autre entreprise de transport – aucun intérêt réel ni pour le secteur luxembourgeois des transports routiers, en particulier, ni pour l'économie luxembourgeoise et ses besoins spécifiques, en général.

Cette détermination d'éviter que des transporteurs étrangers pourront circuler au départ, à destination et à travers le Luxembourg sans restrictions quantitative et qualitative aucunes a été maintenue contre l'avis de Monsieur Morby (cf. notes des 10 avril 2000 et 12 avril 2000 – annexe 2).

- b) la recherche d'une solution adéquate concernant l'emploi de chauffeurs ressortissant de pays tiers.

Afin de faire cesser la situation des chauffeurs ressortissants d'Etats non communautaires qui se caractérisait depuis les années 90 par une incertitude juridique quant à la question de la légalité de leur emploi.

Le Ministère des Transports, suite à l'initiative de son Ministre, a engagé dès automne 1999 un dialogue tant avec les partenaires sociaux qu'avec le Ministère du Travail et de l'Emploi pour connaître le besoin réel de la profession de recourir à ces chauffeurs, pour assurer ensemble avec les syndicats la nécessité de garantir à ces chauffeurs une protection sociale identique aux chauffeurs communautaires et de s'accorder avec le département ministériel sur l'approche politique et administrative à adopter pour instaurer la sécurité juridique requise en la matière.

Monsieur Paul Schmit a d'ailleurs attiré l'attention du soussigné au fait qu'une première réunion en la matière a eu lieu en sa présence le 3 septembre 1999 rassemblant les ministres Henri Grethen et François Biltgen et les représentants des syndicats.

Un consensus a pu être dégagé quant à l'emploi de personnel de conduite ressortissant de pays tiers et devra sous peu être légalement mis en place évitant à l'avenir tout emploi de chauffeurs ressortissants de pays tiers sans autorisation préalable et sans garantie du respect de la législation sociale luxembourgeoise.

Cette action, qui s'intègre pleinement dans la législation communautaire relative à l'attestation de conducteur, résultat d'une proposition de la Commission européenne visant à combattre les engagements irréguliers de chauffeurs de pays tiers dans des conditions précaires et sous-payés et qui a trouvé à tout moment votre entier soutien.

- c) la définition plus restreinte de la notion d'établissement de transporteur de marchandises par route.

Il convient de rappeler que le Ministère des Classes moyennes dans son avant-projet de loi, avait estimé inopportun de changer la définition de la notion d'établissement, ayant pourtant conduit à la prolifération de sociétés dites „boîtes aux lettres“.

Sans l'initiative du Ministre des Transports d'organiser début 2000 une réunion bilatérale avec le Ministre des Classes moyennes afin de lui soumettre une nouvelle définition où on insiste plus particulièrement à ce qu'un siège d'exploitation fixe se trouve au Luxembourg se traduisant par l'existence d'une infrastructure opérationnelle, l'exercice effectif de la direction des activités du transporteur et le fait d'y conserver tous les documents relatifs à ces activités, la déclaration gouvernementale serait restée lettre morte sur ce point.

Or, c'est particulièrement cette précision de la nouvelle définition d'établissement (annexe 3) qui rendra possible en vertu de la législation communautaire et nationale le retrait de la licence communautaire aux entreprises de transports sans activités réelles au Luxembourg.

- d) la mise en place d'un contrôle plus efficace en attribuant une compétence administrative généralisée à l'Administration des Douanes et Accises.

Il convient de rappeler la décision que le contrôle des entreprises de transports a été transféré du Ministère des Transports à l'Administration des Douanes et Accises le 22 novembre 2000 (cf. note du 20 septembre 2000 au Conseil de Gouvernement – annexe 4).

L'effectif en place au Ministère des Transports depuis 1992 – 2 fonctionnaires qui relevaient en plus de l'autorité hiérarchique du responsable de la direction des transports routiers – a été insuffisant pour répondre réellement aux exigences d'un contrôle efficace des entreprises de transports établies au Grand-Duché.

- e) l'initiation d'une coopération intergouvernementale en matière de contrôles des transports routiers

Conscient que dans le secteur des transports routiers des contrôles doivent pouvoir revêtir un caractère communautaire pour être efficace et notant l'absence d'une réelle collaboration notamment au Benelux, vous avez pris ensemble avec vos homologues de la Belgique, des Pays-Bas et de la France l'initiative dans le cadre de la réglementation communautaire d'une coopération entre les services de contrôle des transports routiers, formalisée par un arrangement administratif le 5 octobre 1999.

Cette volonté de collaboration plus étroite et efficace entre les administrations dans le domaine des contrôles des transports routiers sous la dénomination „Euro Contrôle Route“ se caractérise par le souci politique d'améliorer la sécurité routière, de préserver la situation sociale des conducteurs et de garantir une situation de concurrence saine dans le secteur des transports routiers. Cette action connaît un succès indéniable auprès des autres Etats membres – le Benelux et la France ont été rejoints entre-temps par l'Allemagne, l'Irlande, la Grande-Bretagne et l'Espagne – et se trouve félicitée par la Commission européenne notamment dans son dernier livre blanc.

La période de 1999 à 2001 s'est cependant surtout caractérisée par la cohabitation de vues divergentes et d'interprétations différentes en ce qui concerne l'application des nouveaux principes.

En effet, la détermination du Ministre des Transports d'agir concrètement en recherchant à combattre la situation de concurrence déloyale qui s'est traduite en matière des transports internationaux de marchandises par route par votre intérêt concret au fonctionnement administratif de la direction concernée et à la répartition des licences et autorisations de transports n'était pas partagée et appréciée par Monsieur Morby (cf. note du 17 avril 2000 de Monsieur Morby – annexe 5).

Sans qu'il y ait lieu d'analyser la dégradation du climat de travail avec Monsieur Morby qui a donné lieu à une multiplication indéterminable de notes écrites, avec des transmis et des retransmis, on peut se limiter à retenir à titre d'exemple les notes de Monsieur Morby relatives au service du contrôle routier du ministère des transports (cf. notes des 1er octobre 1999 et 17 avril 2000 – annexe 6) et l'organigramme que vous vous êtes proposé d'appliquer en décembre 1999 (cf. note du 30 novembre 1999 – annexe 7) qui permettent à suffisance d'apprécier le comportement de Monsieur Morby.

En ce qui concerne plus précisément la procédure de répartition il convient de constater que, par exemple, votre demande d'information relative à l'octroi des autorisations de transport international pour l'année 1999 du 17 janvier 2000 a fait l'objet, outre le transmis brut des nombres d'autorisations allouées, d'une réponse lapidaire de la part de Monsieur Morby en date du 16 février 2000 sans explication réelle sur le raisonnement et la motivation à base de la distribution des autorisations de transports (cf. notes des 17 janvier 2000 et 16 février 2000 – annexe 8).

Votre invitation écrite à Monsieur Morby en date du 3 avril 2000 demandant de vous soumettre ensemble avec les dossiers respectifs, le cas échéant, un rapport d'enquête et un avis circonstancié sur l'intérêt de proroger l'attribution des licences de transports délivrées en 2000 à titre provisoire aux diverses entreprises n'a pas été respectée.

En considération de cette inobservation, les dossiers n'ont pas pu être soumis à votre attention pour décision tel que souhaité. Sur demande dans le temps de Monsieur Patrick Liebetegger de recevoir votre accord de procéder de façon pragmatique en fonction de l'échéance impérative de fin décembre pour la remise matérielle des autorisations aux transporteurs, il ne vous restait plus d'autre alternative que d'accorder les licences/autorisations 2001 dans la ligne de l'année précédente et à donner votre accord à la délivrance des autorisations pour empêcher que tout retard en raison des problèmes administratifs internes cause de préjudices injustifiables aux transporteurs (note „écopoints“ et décision d'octroyer des licences du 4 décembre 2000 – annexe 9).

Entre autres, c'est ce comportement de Monsieur Morby relatif à la procédure administrative interne relative à la répartition requise de votre part qui a motivé la décision de désigner le soussigné en mars 2001 responsable du guichet des autorisations (note de service du 13 mars 2001 – annexe 10).

A titre d'observation il convient de préciser que dès fin 1999 les absences de Monsieur Morby se multipliaient (relevés des absences de Monsieur Morby – annexe 11).

### **3) La procédure de répartition des autorisations de transports à partir de 2001**

Pour ce qui est de la procédure d'attribution des autorisations après le départ en retraite de Monsieur Jean MORBY (juillet 2001) donc plus précisément pour la décision d'attribution d'autorisations pour l'année 2002, le soussigné a décidé dans le temps de ne pas changer de fond en comble la démarche administrative que les transporteurs ont dû suivre les dernières années.

Il a préféré transposer les directives politiques reçues en veillant, d'une part, à une précision et une officialisation pragmatiques des conditions d'attributions des autorisations et, d'autre part, à une procédure de décision interne impliquant plusieurs collaborateurs du Ministère des Transports.

#### **1) *Maintien d'une démarche administrative connue des transporteurs***

Suite à la réorganisation du Ministère des Transports devenue effective au 1er juillet 2001, le soussigné a procédé avec l'aide de plusieurs collaborateurs du Ministère des Transports à une révision et une adaptation des formulaires de la demande annuelle d'autorisations de transports que les transporteurs doivent présenter au Ministère des Transports en vue de l'attribution desdits documents de transports (autorisations bilatérales, CEMT et écopoints).

Il convient de souligner dans ce contexte notamment que:

- a) il a été insisté à ce que tout transporteur présente une demande complète et remplie en bonne et due forme;

- b) les informations et les explications données aux transporteurs ont été intégrées dans le formulaire;
- c) l'attention des intéressés a été attirée sur l'ensemble des formalités administratives à observer;
- d) les conditions d'attribution des autorisations de transports ont été mises en exergue et expliquées;
- e) le gérant technique, c'est-à-dire la personne possédant la capacité professionnelle en vertu de l'autorisation d'établissement délivrée par le Ministère des Classes moyennes, en paraphant chaque page du formulaire certifie avoir pris connaissance de toutes les conditions d'octroi d'autorisations;
- f) le transporteur s'engage à fournir au Ministère des Transports les renseignements utiles et corrects et se déclare d'accord avec la faculté de vérifier ceux-ci auprès des autorités compétentes.

## **2) Précision des conditions d'attribution et de l'allocation prioritaire des autorisations de transports**

Le soussigné a adapté le formulaire relatif à la demande d'autorisations conformément à l'objectif politique fixé dans la déclaration gouvernementale du 12 août 1999 pour le secteur des transports internationaux de marchandises par route précité.

Au moyen du formulaire le Ministère des Transports invite ainsi les transporteurs à préciser et à justifier leurs besoins en autorisations de transports par écrit. D'ailleurs, plus aucun transporteur n'est reçu par un fonctionnaire du Ministère des Transports, ceci pour couper court à toute allégation justifiée ou non justifiée possible.

Le formulaire dispose expressément qu'en raison du contingentement les autorisations de transports bilatérales et multilatérales ainsi que les écopoints ne constituent pas un droit mais uniquement un avantage pour le transporteur qui peut être attribué et refusé dans le cadre des disponibilités des contingents ainsi que plus particulièrement des points suivants:

- présentation de pièces justificatives confirmant le besoin allégué desdites autorisations et écopoints;
- ni la demande ni l'invitation à motiver ou à justifier plus amplement les besoins allégués ne préjugent le nombre des autorisations de transports bilatérales et multilatérales ou des écopoints finalement attribués;
- toute indication fautive entraîne le refus voire le retrait total ou partiel de la licence communautaire et des copies conformes de celle-ci; cette mesure vaut aussi pour les autorisations de transports ou les écopoints éventuellement déjà accordés.

En outre, le Ministère des Transports attire l'attention des transporteurs à deux obligations impératives dont tout non-respect est considéré comme comportement de concurrence déloyale mettant en cause au moins partiellement l'honorabilité du transporteur et susceptible d'entraîner un refus ou retrait administratif total ou partiel automatique des autorisations de transports et des écopoints.

- (1) Les véhicules immatriculés au Grand-Duché de Luxembourg et appartenant à un transporteur établi au Luxembourg ou mis à sa disposition en vertu d'un contrat de location ou de leasing ne peuvent être conduits que par le personnel légalement employé par le transporteur titulaire de la licence communautaire et déclaré comme tel au Ministère des Transports.
- (2) Un transporteur établi au Luxembourg ne peut effectuer des opérations de transports sous le couvert d'une copie conforme de la licence communautaire et de toute autre autorisation de transport sans avoir immatriculé et présenté au contrôle technique au Luxembourg les véhicules lui appartenant ou mis à sa disposition en vertu d'un contrat de location ou de leasing et déclarés comme relevant de son parc de véhicules.

Dans ce contexte, il convient de souligner que le formulaire précise aussi que:

- sans préjudice des sanctions pénales éventuelles, le Ministère des Transports se réserve le droit de refuser toute attribution d'autorisations de transports ou d'écopoints au cas où une infraction grave ou des infractions mineures et répétées à la législation nationale ou communautaire relative aux transports routiers et plus particulièrement à la réglementation sur les temps de conduite et de repos seraient commises par le transporteur;
- le Ministère des Transports considère tout comportement de concurrence déloyale dont notamment le non-respect des échéances du contrôle technique des véhicules comme mettant en cause du moins partiellement l'honorabilité du transporteur susceptible d'entraîner un refus ou retrait administratif total ou partiel automatique des autorisations de transports et des écopoints.

Dans le cadre de l'attribution des demandes annuelles le Ministère des Transports demande à l'Administration des Douanes et Accises d'effectuer des contrôles ciblés dans les entreprises pour vérifier notamment les indications déclaratives faites par les transporteurs concernant les relations de transports ainsi que le caractère de leur activité au Luxembourg.

### **3) Mise en place d'une procédure de décision interne**

Conscient de devoir mettre en place une procédure administrative interne plus transparente en évitant au plus la bureaucratie, le soussigné a pris la décision d'associer à l'élaboration des propositions d'attribution des autorisations deux collaborateurs du Ministère des Transports justifiant plus particulièrement de connaissances dans la matière des transports de marchandises par route, à savoir Monsieur Jean WELTER, Inspecteur principal 1er en rang, assurant, entre autres, la fonction d'interlocuteur pour l'Administration des Douanes et Accises en ce qui concerne le volet contrôle sur route et dans les entreprises de transports et Monsieur Patrick LIEBETEGGER, Attaché de Gouvernement 1er en rang, chargé de direction des affaires générales.

Dans le cadre de cette procédure de décision interne, le soussigné, tout en se réservant la décision finale de proposition d'attribution à retenir sous sa responsabilité, a accordé à chacun des deux collaborateurs prénommés la possibilité de présenter librement des observations quant à chaque détail de la décision d'attribution d'autorisations projetée et de formuler un avis divergent à l'attention du soussigné voire même de porter son désaccord immédiatement à votre attention.

Les propositions de répartition des autorisations de transports pour 2002 et 2003 – pour lesquelles le soussigné insiste sur le constat de l'impartialité – ont été le résultat d'une appréciation administrative des demandes présentées par les transporteurs et appellent en résumé les observations suivantes.

- Afin de ne pas mettre une entreprise dans l'impossibilité de fonctionner adéquatement et de préserver aux transporteurs les prévisions faites en fonction des décisions économiques antérieurement au changement interne au Ministère des Transports la répartition des autorisations pour 2002 s'est faite par référence aux quotas des années précédentes.
- Nonobstant ce principe, certains transporteurs qui ont fait l'objet de constats de non-respect de la législation relative aux transports routiers suite à des contrôles de la Douane au cours de l'année 2001 se sont vus réduire pour 2002 leur nombre d'autorisations de transports attribuées auparavant. Le souci principal du soussigné à cet égard était de ne pas méconnaître le principe de la proportionnalité auquel chaque transporteur a pu raisonnablement prétendre.
- Au risque de se voir reprocher une certaine rigueur préalablement inconnue et non annoncée d'avance, le Ministère des Transports a veillé à mettre les entreprises concernées toujours en demeure de se conformer à la législation sous peine de se voir retirer ou refuser le bénéfice des autorisations de transports à l'avenir.
- Le service des autorisations a vérifié au moyen d'un effort de travail supplémentaire non négligeable pour l'ensemble des entreprises si leurs véhicules étaient effectivement couverts par un certificat de contrôle technique valable tel que certifié par le gérant technique sur la demande. Toutes les entreprises où tel n'était pas le cas ont été rappelées à l'ordre et leur dossier n'a continué à être traité qu'à partir du moment où leur parc de véhicules était en ordre.
- Toute entreprise employant des chauffeurs non communautaires a été invitée à fournir un certificat de la sécurité sociale ainsi qu'une autorisation de travail. L'impossibilité matérielle de s'y conformer invoquée par les entreprises soulignant que la législation du droit de travail existant ne permet pas d'obtenir un permis de travail pour les chauffeurs internationaux alors qu'ils n'effectuent pas leur travail sur le territoire luxembourgeois devrait être sans objet sous peu (législation relative à l'attestation de conducteur).
- Pour 2003 les conditions retenues par le Ministère des Transports ont été appliquées avec toute leur rigueur, de sorte que tout dossier qui n'était pas en ordre a été renvoyé intégralement à l'entreprise en question afin de combler les lacunes.
- Concernant la problématique dite „boîtes aux lettres“ l'absence d'une nouvelle définition transparente et claire de l'„établissement stable“ a rendu en 2002 inopportun l'engagement de procédures administratives contentieuses de retrait d'autorisations de transports. Or, depuis l'entrée en vigueur au 1er novembre 2002 de la loi du 30 juillet 2002 relative à l'établissement des transporteurs la nouvelle définition permet de refuser à certaines entreprises la licence communautaire et partant

aussi d'autres autorisations de transports si ces entreprises ne peuvent pas justifier d'activité réelle au Luxembourg.

- Dans ce cadre, la commission des transports internationaux de marchandises par route mise en place le 12 mars 2001 (annexe 12) – alors qu'elle était inexistante auparavant – instruit des dossiers administratifs en vue d'un retrait de la licence communautaire et d'autorisations de transport sur base de rapports de l'Administration des Douanes et Accises faisant constat qu'une entreprise dispose uniquement d'une activité fictive sur le territoire luxembourgeois.

Luxembourg, le 12 juin 2003

Guy STAUS  
*Attaché de Gouvernement*

\*

### **NOTE D'INFORMATION A L'ATTENTION DE MONSIEUR HENRI GRETHEN, MINISTRE DES TRANSPORTS**

La présente note complète celle du 12 juin 2003 et apporte quelques précisions sur le volet pratique en relation avec les formulaires de la demande annuelle d'autorisations de transports que les transporteurs doivent présenter au Ministère des Transports en vue de l'attribution desdits documents de transports (autorisations bilatérales, CEMT et écopoints), à savoir le changement quant au suivi réservé dans le temps aux informations requises des entreprises de transports et la raison de l'arrêt d'une transmission systématique des formulaires à des fins de contrôle aux différentes autorités compétentes.

Il convient de retenir que le formulaire a fait l'objet de plusieurs changements dans le temps. Pour mieux faire ressortir ces changements, le soussigné vous prie de bien vouloir trouver en annexe quatre formulaires différents relatifs à la demande en obtention de la licence et d'autorisations pour les années 1996, 1997, 2001, 2002.

#### **1. Systèmes de contrôle des informations obtenues dans le cadre des formulaires de la demande annuelle**

En ce qui concerne plus particulièrement le contrôle retenu dans le cadre des formulaires, il convient de faire les observations suivantes:

*Jusqu'en 1996:* le transporteur a été invité, à côté de l'indication de son chiffre d'affaire réalisé et de l'investissement projeté, à recueillir auprès des différentes autorités compétentes ainsi que de sa compagnie d'assurance un cachet certifiant que le volet des informations fournies relevant de la compétence de ces dernières n'appellent pas d'observations particulières de leur part.

*Depuis 1997:* le transporteur est invité à faire une auto-déclaration que les informations données sont exactes et qu'il accepte que celles-ci puissent être transmises par le Ministère des Transports pour vérification aux différentes autorités compétentes.

- *De 1997 à 2001:* cette transmission a été effectuée systématiquement au Ministère de la Sécurité sociale (affiliation du personnel auprès du Centre commun de la sécurité sociale), à l'Administration des Contributions Directes (paiement des contributions), au Ministère des Classes moyennes (conditions d'accès à la profession), à l'Administration des Douanes et Accises (paiement de la taxe sur les véhicules automoteurs), Société nationale de contrôle technique (validité des certificats de contrôle technique) ainsi qu'au Ministère du Travail (emploi des chauffeurs).
- *Depuis 2002:* le Ministère des Transports en considération du suivi qui a été réservé par les différentes autorités aux demandes de contrôles a cessé de transmettre systématiquement des dossiers entiers mais fait vérifier de façon ponctuelle et ciblée les informations reçues des gérants des entreprises de transports.

## **2. Cessation d'une transmission systématique des formulaires de la demande annuelle en 2002**

La décision de cesser de transmettre systématiquement des informations se trouve motivée par le fait que ces informations au vu de leur importance quantitative ne se trouvaient pas contrôlées par la plupart des autorités concernées.

En effet, seules la Sécurité Sociale luxembourgeoise et la Société nationale de contrôle technique, avec un retard de quelques mois, ont donné régulièrement un „feed back“.

En ce qui concerne plus particulièrement l'Administration des Contributions, le soussigné se permet de vous rappeler que cette dernière, exception faite de l'accusé de réception standardisé, n'a jamais fait parvenir des observations au Ministère des Transports ou l'a informé du suivi réservé au transmis.

Cette même Administration n'a cependant pas éprouvé d'hésitations apparentes de donner des certifications à des transporteurs à des fins imprécises et notamment en dernier lieu en date du 24 janvier 2002 à l'entreprise UCL, donc deux jours après l'éclatement de „l'affaire Kralowetz“ (ci-joint en copie cette certification qui a été dans le temps mise par UCL sur son site internet).

La décision de faire cesser un système qui n'a pas atteint son objectif est donc justifiée.

Le souci relatif à la sécurité routière des poids lourds est pris en compte par la décision de faire vérifier par le service des autorisations du Ministère des Transports – au moyen d'un accès aux fichiers de la SNCT – si l'ensemble des véhicules dont dispose une entreprise de transports est effectivement couvert par des certificats de contrôle technique valables tel que certifié par le gérant technique sur la demande.

Pour ce qui est des autres éléments (conditions d'accès à la profession, affiliation du personnel auprès de la sécurité sociale, paiement des impôts et des taxes ...), le soussigné attire votre attention au fait que le contrôle de ces éléments se trouve assuré, sur demande du Ministère des Transports, par les agents de l'Administration des Douanes et Accises qui effectuent des contrôles ciblés dans les entreprises pour vérifier notamment les indications déclaratives faites par les transporteurs.

En effet, les agents de l'Administration des Douanes et Accises en raison de leur compétences diverses ont la possibilité de vérifier ponctuellement et efficacement tous les éléments requis par le Ministère des Transports.

Cette approche pratique se conçoit partant dans le cadre de la décision gouvernementale du 22 novembre 2000 de mettre en place un contrôle des entreprises de transports plus efficace en attribuant une compétence administrative généralisée à l'Administration des Douanes et Accises en matière des transports routiers.

S'il est donc vrai que le Ministère des Transports a abandonné le système d'une demande de contrôle systématique qui en fin de compte n'a pas donné de résultat satisfaisant, les contrôles effectués actuellement par l'Administration des Douanes et Accises sur demande du Ministère des Transports permettent plus efficacement de déceler des fausses déclarations.

Luxembourg, le 18 juin 2003

Guy STAUS  
*Attaché de Gouvernement*

5170/01



N° 5170<sup>1</sup>

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2002-2003

---

---

**RAPPORT DE LA COMMISSION  
D'ENQUETE „TRANSPORTS ROUTIERS  
INTERNATIONAUX“**

(11.7.2003)

\* \* \*

**DEPECHE DU MINISTRE DES CLASSES MOYENNES,  
DU TOURISME ET DU LOGEMENT AU PRESIDENT DE LA  
CHAMBRE DES DEPUTES**

(14.7.2003)

Monsieur le Président,

J'ai pris connaissance aujourd'hui du rapport de la commission d'enquête „Transports routiers internationaux“ (doc. Parlementaire No 5170) qui sera l'objet d'un débat parlementaire le 15 juillet 2003.

A la page 29 de ce rapport, il est fait référence à une note émanant du Ministère des Transports, note d'information datant du 12 juin 2003, ainsi qu'une note complémentaire du 18 juin 2003 qui a été versée à la commission d'enquête le 18 juin 2003 par Monsieur le Ministre Henri GRETHEN.

La formulation de ce document risque de donner l'impression erronée que le Ministère des Classes Moyennes n'a pas entamé des démarches de nature à combattre le phénomène des sociétés „boîtes aux lettres“.

Ainsi peut-on y lire qu'„*Il convient de rappeler que le Ministère des Classes Moyennes dans son avant-projet de loi, en avait estimé inopportun de changer la définition de la notion d'établissement, ayant pourtant conduit à la prolifération de sociétés dites „boîtes aux lettres“. Sans l'initiative du Ministre des Transports d'organiser début 2000 une réunion bilatérale avec le Ministre des Classes Moyennes afin de lui soumettre une nouvelle définition où on insiste plus particulièrement à ce qu'un siège d'exploitation fixe se trouve au Luxembourg se traduisant par l'existence d'une infrastructure opérationnelle, l'exercice effectif de la direction des activités du transporteur et le fait d'y conserver tous les documents relatifs à ces activités, la déclaration gouvernementale serait restée lettre morte sur ce point.*

*Or, c'est particulièrement cette précision de la nouvelle définition d'établissement qui rendra possible en vertu de la législation communautaire et nationale le retrait de la licence communautaire aux entreprises de transports sans activités réelles au Luxembourg“.*

Or, le Ministère des Classes Moyennes a non seulement appliqué dans toute leur rigueur les jurisprudences en la matière mais encore oeuvré en vue d'aboutir à la mise en place d'une nouvelle législation encore plus efficace.

En effet, le Ministère des Classes Moyennes a soumis au Ministère des Transports un document de travail annoté devant servir de base à l'élaboration d'un avant-projet de loi dans lequel il s'interrogeait d'emblée au sujet de la définition de l'établissement et de l'opportunité d'améliorer cette dernière en ces termes: „NB: faut-il envisager de changer de référence ou de développer cette obligation afin de mieux contrôler le critère de stabilité?“

Lors d'une réunion de travail du 10 avril 2000, les Ministres des Transports et des Classes Moyennes ont donc décidé d'un commun accord, en vue de procurer une plus grande visibilité à la condition de l'établissement stable, d'inclure dans le texte de l'avant-projet de loi les critères dégagés par la jurisprudence, même si ces derniers étaient déjà parfaitement valables au titre de la législation existante.

Toutes les tentatives subséquentes pour édulcorer le projet de texte, en particulier de la part de certains groupes de pression de ne faire de la condition de l'établissement des entreprises de transport qu'une obligation *ex post*, ont été écartées suite à mon intransigeance sur ce point.

A cet égard, je prends la respectueuse liberté de vous rappeler les développements contenus dans le rapport de la commission parlementaire relatif au projet de loi 4714 concernant l'accès à la profession de transporteur, qui a clairement rappelé les compétences respectives du Ministère des Classes Moyennes et du Ministère des Transports, ainsi que la répartition afférente des tâches.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma parfaite considération.

*Le Ministre des Classes Moyennes,  
du Tourisme et du Logement,*

Fernand BODEN

Annexes: lettres qui documentent nos actions en relation avec la lutte contre le phénomène des „boîtes aux lettres“

Copie de la présente: Monsieur Henri GRETHEN, Ministre des Transports

\*

Grand-Duché de Luxembourg  
Ministère des Classes Moyennes,  
du Tourisme et du Logement  
L-2937 Luxembourg

Luxembourg, le 22 février 2002

Le Ministre des Classes Moyennes,  
du Tourisme et du Logement

à

Monsieur le Ministre des Transports

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de me référer à votre courrier du 15 février 2002 et de vous informer que les événements récents et plus particulièrement „l'affaire KRALOWETZ“ n'auraient en aucune façon connue d'issue différente si les directives avaient été transposées à ce moment-là.

En effet, la condition de l'établissement stable inscrite à la loi du 3 octobre 1991 et reprise de manière plus exhaustive au sein du projet de loi portant transposition des directives 98/76/CE et 96/26/CE est le fait de la volonté du seul législateur luxembourgeois et n'aurait au demeurant pas été utile en l'espèce. Par ailleurs, les dispositions relatives à l'honorabilité professionnelle des directives précitées sont similaires à celles actuellement en vigueur dans notre législation.

Ainsi, l'obligation pour toute entreprise de transport d'un certain tonnage de disposer d'un établissement stable constitue une mesure de police administrative nationale qui ne concerne en rien les mécanismes de liberté d'établissement et de reconnaissance des qualifications professionnelles mis en place par les directives, mais elle est néanmoins parfaitement compatible avec ces dernières car elle est non discriminatoire et non disproportionnée au regard de la finalité recherchée.

Elle doit dans ces conditions être respectée par tous les transporteurs établis ou souhaitant s'établir au Grand-Duché de Luxembourg, y compris s'agissant de succursales.

Des dispositions analogues existent d'ailleurs en Belgique, l'objectif étant d'instaurer une assise solide pour les entreprises de ce secteur et d'éviter les activités fictives ou les sociétés dites „boîtes aux lettres“.

Par ailleurs, ce critère d'établissement stable est d'ores et déjà admis par la jurisprudence – qui en a également précisé le contenu – même si cette exigence doit bien entendu être nuancée en fonction de la taille de l'entreprise de transport considéré (il y a lieu de se référer à cet égard aux développements contenus dans les décisions JULICHER et BACHTHOLD: trib. d'arr. de Lux. du 15 juillet 1999, No 1695/99, confirmé par un arrêt de la Cour d'appel No 144/00 V. du 9 mai 2000; trib. d'arr. de Lux. No 203/2001 du 18 janvier 2001).

Or, ce critère d'établissement stable a été vérifié systématiquement depuis ces jugements par mes services avant l'octroi d'une autorisation d'établissement.

Je ne puis, en revanche, vérifier lors de l'exercice de l'activité du transporteur ainsi autorisé si cette exigence de disposer d'un établissement stable est maintenue dans le temps. Si les autorités et les agents chargés du contrôle de l'exercice de l'activité de transporteur devaient me rapporter des éléments de nature à contredire l'existence d'un établissement stable, l'entreprise concernée ferait alors l'objet d'une procédure de retrait de l'autorisation d'établissement.

Le Ministère des Classes Moyennes a, à différentes reprises, insisté sur l'exigence de l'évacuation dans les plus brefs délais du projet de loi prémentionné, élaboré en étroite collaboration de nos deux Départements et déposé à la Chambre des Députés le 17 octobre 2000.

Si cette évacuation est très souhaitable malgré l'avis réticent du Conseil d'Etat – avis qui par ailleurs n'a été émis qu'au mois de novembre 2001 – quant au contrôle a priori de la condition de l'existence d'un établissement stable lors de l'octroi d'une autorisation d'établissement, elle ne dépend cependant en aucune façon de ma volonté puisque ce projet de loi se trouve entre les mains des députés qui commenceront à l'examiner le 26 février 2002.

En ce qui concerne la question des agréments délivrés aux sociétés anonymes United Cargo Lux et Soteco, je vous signale qu'une faillite entraîne, par définition, la caducité de l'autorisation d'établissement existante sans qu'il soit nécessaire de procéder à une annulation ou à un retrait de l'autorisation d'établissement.

En ce qui concerne votre Département et plus particulièrement la licence communautaire, il y a lieu selon mon interprétation des textes, et notamment de l'article 8 du règlement (CEE) No 881/92 du Conseil des Communautés Européennes du 26 mars 1992 concernant l'accès au marché des transports par route dans la Communauté qui offre différentes possibilités à cet égard, de procéder consécutivement aux faillites prémentionnées à un retrait desdites licences communautaires pour éviter toute éventuelle utilisation abusive de ces documents.

En effet, l'article 8, deuxième point du règlement (CEE) No 881/92 dispose que „les autorités compétentes retirent la licence communautaire lorsque le titulaire ne répond plus aux conditions prévues à l'article 3, paragraphe 2“, c'est-à-dire lorsqu'il n'est plus „habilité (...) à effectuer des transports internationaux de marchandises par route“. Or, tel est le cas suite au prononcé de la faillite, cette dernière entraînant la cessation des activités.

Vous évoquez par ailleurs l'autorisation de faire le commerce de véhicules automoteurs que possèdent nombre d'entreprises de transports.

A cet égard, je ne peux que vous rappeler qu'il s'agit là d'une activité corollaire à l'activité de transport. La qualification professionnelle exigée pour l'activité principale de transport est plus élevée et permet donc de toute façon à l'entreprise de solliciter une autorisation d'établissement afin de se livrer à ce genre d'activités accessoires.

Vous comprendrez dans ces conditions qu'il est impossible de refuser ces extensions des autorisations délivrées à des entreprises de transports.

Par ailleurs, il me semble indiqué de régler les difficultés éprouvées par vos services au niveau de l'article 95 du Code de la Route en modifiant ce dernier.

Veillez agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de mes sentiments distingués.

*Le Ministre des Classes Moyennes,  
du Tourisme et du Logement,  
Fernand BODEN*

\*

Grand-Duché de Luxembourg  
Le Ministre des Transports  
L-2937 Luxembourg

Luxembourg, le 15 février 2002

Le Ministre des Transports  
à  
Monsieur le Ministre des Classes Moyennes,  
du Tourisme et du Logement

Monsieur le Ministre,

Point n'est besoin de relever que les récents événements ayant affecté le secteur du transport international de marchandises par route soulignent la nécessité d'une évacuation rapide du projet de loi concernant l'établissement de transporteur de voyageurs et de transporteur de marchandises par route et portant transposition de la directive 98/76/CE du Conseil du 1er octobre 1998. Il convient en effet de mettre rapidement à profit la nouvelle définition de l'établissement prévue à l'article 2 pour terminer avec la présence au Luxembourg d'entreprises sans siège d'établissement fixe dans notre pays.

Pour ce qui est de la faillite des sociétés anonymes United Cargo Lux et Soteco avec siège social au numéro 22, rue du Commerce à Esch-sur-Alzette qui a été prononcée par le tribunal de commerce de Luxembourg le 8 février dernier, je vous prie de me confirmer dans les meilleurs délais et de préférence par retour du courrier que vous partagez avec moi l'interprétation des textes en vigueur moyennant laquelle la faillite entraîne de plein droit le défaut des critères d'établissement et partant la possibilité pour les pouvoirs publics de retirer l'autorisation d'établissement et la licence de transporteur.

Par ailleurs, il apparaît que certaines entreprises de transport présentes au Grand-Duché, dont les deux sociétés précitées, sont également autorisées par votre département pour faire le commerce de véhicules.

Grâce à cette autorisation les entreprises concernées bénéficient de l'avantage prévu à l'article 95 sous 3., D) du Code de la Route. Aux termes de cette disposition les personnes autorisées à faire le commerce de véhicules routiers n'ont pas besoin de rapporter la preuve de la propriété légitime d'un véhicule qu'elles mettent en circulation ou qu'elles vendent, et de produire les documents relatifs aux changements de propriété dont le véhicule qu'ils possèdent a fait l'objet antérieurement.

Cette situation rend difficile voire impossible la vérification du statut de propriété des véhicules immatriculés au nom de ces entreprises. Je vous saurais partant gré d'examiner dans quelles conditions ces extensions des autorisations délivrées par vos services à des entreprises de transports pourraient dorénavant être omises voire retirées.

Veillez agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de mes sentiments distingués.

*Le Ministre des Transports,*  
Henri GRETHEN

\*

Grand-Duché de Luxembourg  
Le Ministre des Transports  
L-2937 Luxembourg

Luxembourg, le 8 janvier 2001

Le Ministre des Transports  
à  
Monsieur le Ministre des Classes Moyennes,  
du Tourisme et du Logement

*Concerne:* Conditions d'accès à la profession de transporteurs routiers – définition de l'établissement stable

Monsieur le Ministre,

Me référant à votre courrier du 22 décembre 2000, j'ai l'honneur de vous confirmer ma position de principe relative à l'objet sous rubrique.

La définition concernant l'établissement stable retenue dans votre projet de loi approuvé par le Conseil du Gouvernement trouve toujours mon entier appui.

Je partage tout à fait votre opinion qu'une entreprise de transports doit disposer d'un centre d'exploitation stable et permanent à Luxembourg où son activité est exercée. En effet, l'activité d'une entreprise au Luxembourg ne peut se limiter aux seules démarches administratives, consistant à retirer, souvent par personne interposée, les autorisations de commerce et de transport.

A différentes occasions et à de maintes reprises, j'ai d'ailleurs soutenu publiquement l'initiative légale qui vise en question à assainir qualitativement le secteur des transports routiers.

Veillez agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de mes sentiments distingués.

*Le Ministre des Transports,*  
Henri GRETHEN

\*

Grand-Duché de Luxembourg  
 Ministère des Classes Moyennes,  
 du Tourisme et du Logement  
 L-2937 Luxembourg

Luxembourg, le 22 décembre 2000

Le Ministre des Classes Moyennes,  
 du Tourisme et du Logement

à

Monsieur le Ministre des Transports

*Objet:* établissement des transporteurs

Monsieur le Ministre,

Suite à une intervention du Groupement Transports, qui est affilié à la Confédération du Commerce, j'ai l'honneur de revenir par la présente à la question de l'établissement des transporteurs.

Comme vous le savez, les entrevues entre le Ministre des Classes Moyennes et le Ministre des Transports ainsi que les réunions de travail subséquentes entre les fonctionnaires des deux ministères concernés ont permis d'arrêter les orientations nécessaires en matière d'établissement des transporteurs dans la perspective de la future législation devant régir la matière. Parmi ces orientations, l'accent a été mis sur l'obligation de disposer d'un établissement stable afin d'endiguer le phénomène des entreprises de transport virtuelles ou „boîtes aux lettres“.

Cette approche a été entérinée par le Gouvernement. Le projet de loi concernant les transporteurs qui a été approuvé en Conseil de Gouvernement en date du 21 juillet 2000 et soumis à la procédure législative prévoit notamment que, par „établissement“, on devra à l'avenir comprendre „un siège d'exploitation fixe au Grand-Duché de Luxembourg de la personne physique ou morale exerçant la profession de transporteur de voyageurs ou de marchandises par route et qui y est imposable au sens du droit fiscal. Ce siège d'exploitation fixe se traduit par l'existence d'une infrastructure opérationnelle, par l'exercice effectif et à caractère permanent de la direction des activités du transporteur, par le fait d'y conserver tous les documents relatifs à ces activités ainsi que par la présence continue d'une personne autorisée à engager le transporteur à l'égard des tiers“.

Par courrier du 20 septembre 2000, vous aviez d'ailleurs informé la Commission européenne, qui s'était inquiétée du phénomène „boîtes aux lettres“ en matière de transporteurs au Grand-Duché de Luxembourg, de la réforme ainsi engagée.

En attendant la mise en place de cette nouvelle législation, il avait encore été convenu que le critère actuel de l'établissement stable prévu à la loi du 3 octobre 1991, ainsi que l'honorabilité professionnelle des transporteurs serait examinés dans toute leur rigueur dans le cadre de la procédure d'octroi des autorisations d'établissement et des licences communautaires.

Une jurisprudence récente a précisé cette obligation dans la mesure où les juges déterminent clairement ce que signifie cette notion „d'établissement stable d'après la définition du droit fiscal en matière d'impôts directs“, contenue dans la loi précitée.

Outre une analyse complète de cette notion, les juges ont relevé les critères permettant de vérifier si le transporteur dispose d'un tel établissement.

Il y a ainsi lieu de „vérifier entre autres, notamment:

- si ses camions qui effectuent des transports routiers nationaux et internationaux sont attachés à un centre d'exploitation,
- si l'exercice habituel de l'activité de transport est exercé à partir d'un établissement autonome sinon par l'entremise d'un représentant ayant une personnalité distincte de la maison mère et établi de façon stable et permanente au pays,
- si les gains réalisés proviennent d'opérations effectuées à partir de cet établissement et que l'encaissement des fonds y a lieu,
- s'il y a existence d'une infrastructure fixe à la disposition de l'entreprise sur le territoire du Grand-Duché et si l'activité est exercée entièrement ou partiellement de ou à partir de cette infrastructure. Activité devant dépasser les activités préparatoires ou auxiliaires sinon le cadre du simple dépôt de matériel“.

Cette définition fort opportune renforce donc dès à présent l'action des autorités luxembourgeoises qui s'efforcent de combattre les entreprises boîte aux lettres, ce d'autant qu'il me revient que le Parquet poursuit désormais, grâce à cette approche jurisprudentielle, les entreprises virtuelles.

Toutes ces initiatives semblent perturber la quiétude des entreprises en situation irrégulière et trouver un écho auprès de certaines instances représentatives.

Dans ce contexte, il me semble utile de rappeler et de préciser aux entreprises et instances concernées notre position commune.

Je vous saurai dans ces conditions gré de me confirmer que vous continuez à partager et à appuyer l'approche rigoureuse et ferme que je viens de rappeler ci-avant.

Veillez agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

*Le Ministre des Classes Moyennes,  
du Tourisme et du Logement,  
Fernand BODEN*

\*

Grand-Duché de Luxembourg  
Ministère des Classes Moyennes,  
du Tourisme et du Logement  
L-2937 Luxembourg

Luxembourg, le 6 septembre 2000

Maître,

Par la présente, j'ai l'honneur de me référer à votre demande mentionnée sous rubrique et plus particulièrement à votre lettre du 24 août 2000.

Il est indispensable de fournir à l'appui de votre demande un certificat d'établissement stable, conformément aux dispositions de l'article 1er de la loi du 3 octobre 1991.

L'article 5 (2) de la loi précitée précise qu'il y a lieu, pour le requérant, de produire à cet effet une attestation délivrée par l'administration des contributions directes.

A toutes fins utiles, je voudrais vous signaler qu'il y a établissement stable au sens de la loi, si les éléments qui suivent sont notamment réunis:

- les camions qui effectuent des transports routiers nationaux et internationaux sont attachés à un centre d'exploitation,
- l'exercice habituel de l'activité de transport est exercé à partir d'un établissement autonome sinon par l'entremise d'un représentant ayant une personnalité distincte de la maison mère et établi de façon stable et permanente au pays,
- les gains réalisés proviennent d'opérations effectuées à partir de cet établissement et que l'encaissement des fonds y a lieu,
- il y a existence d'une infrastructure fixe à la disposition de l'entreprise sur le territoire du Grand-Duché et si l'activité est exercée entièrement ou partiellement de ou à partir de cette infrastructure. Activité devant dépasser les activités préparatoires ou auxiliaires sinon le cadre du simple dépôt de matériel.

Veillez agréer, Maître, l'assurance de ma considération distinguée.

*Pour le Ministre des Classes Moyennes,  
du Tourisme et du Logement,  
Emmanuel BAUMANN  
Conseiller de Gouvernement 1ère Classe*

Service Central des Imprimés de l'Etat



# Document écrit de dépôt

15.7.2003

5170 Rapport de la commission d'enquête

« transports routiers internationaux »

2

**Motion**

**La Chambre des Députés,**

considérant que la politisation de l'administration est un phénomène inacceptable dans un Etat de droit ;

considérant que l'une des obligations premières de l'administration publique doit être d'assurer le traitement égal, neutre et impartial de toutes les personnes administrées, alors même qu'elle doit transposer des directives à caractère politique et général ;

considérant que le respect de ces principes s'avère pratiquement impossible, surtout au plus haut niveau de l'administration ;

considérant que pour ce faire, il convient de séparer, au plus haut niveau de l'administration, les missions à caractère politique de celles à caractère purement administratif ;

considérant que les membres du Gouvernement doivent pouvoir bénéficier d'un cabinet en charge des missions à caractère politique ;

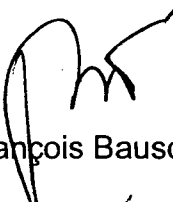
considérant que cela implique la recherche de solutions nouvelles au Grand- Duché ;

Invite le Gouvernement

à oeuvrer dans le sens de la création d'un cadre légal permettant aux membres du Gouvernement de disposer d'un cabinet ministériel composé de personnes ayant des missions à caractère politique;


à prévoir que la durée de l'engagement de ces personnes se limite à la durée de la fonction exercée par leur ministre ;

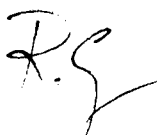
à ne pas conférer aux membres des cabinets ministériels des pouvoirs décisionnels à caractère administratif ;


  
François Bausch

ROBERT GARCIA

JEAN HUSS 

  
CAMILLE GILTZ

  
RENÉ NABENER

  
ROBERT GARCIA