

RAPPORT D'ACTIVITÉ 2017



SOMMAIRE

SUR DE BONS RAILS	05
« LE TRAMWAY OUVRE UNE NOUVELLE ÈRE DE LA MOBILITÉ »	06
CONSEIL D'ADMINISTRATION ET COMITÉ PROJET	10
PRÊT À EMBARQUER SANS DÉLAI	12
VOYAGE INAUGURAL	14
PRÉPARER LA MISE EN SERVICE	20
GARANTIR AUX UTILISATEURS UN SERVICE OPÉRATIONNEL	24
LE TRAMWAY, ÉPINE DORSALE D'UNE MOBILITÉ MULTIMODALE	30
LE CHANTIER SE POURSUIT	32
ÉQUIPE ET ORGANIGRAMME	36
RAPPORT FINANCIER DE L'EXERCICE 2017.....	40

SUR DE BONS RAILS

Luxtram S.A. est une société anonyme à capitaux publics mise en place par le ministère du Développement durable et des Infrastructures et la Ville de Luxembourg dont la mission est d'assurer la conception, la réalisation et l'exploitation du tramway luxembourgeois. Lors de l'établissement de ses statuts, le 21 octobre 2014, les deux uniques actionnaires étaient représentés par le ministre François Bausch, la bourgmestre Lydie Polfer et la première échevine Sam Tanson.

La réalisation du projet de tramway luxembourgeois est rendue possible par l'adoption de plusieurs lois de financement votées par les députés luxembourgeois et par une décision du Conseil communal de la Ville de Luxembourg. Le 4 juin 2014, les députés luxembourgeois ont adopté la loi de financement de la réalisation du tronçon reliant la Gare centrale au Circuit de la Foire Internationale, pour un montant de 230,5 millions d'euros, soit deux tiers du budget nécessaire. Le 14 juillet 2014, les membres du Conseil communal de la Ville de Luxembourg ont approuvé la participation financière de la commune. Celle-ci s'élève à 115,26 millions d'euros, ce qui correspond à un tiers du montant global.

Les lois du 15 décembre 2017 adoptées par les députés luxembourgeois permettent le financement de la réalisation des tronçons reliant la Gare centrale à la Cloche d'Or d'une part, et le Circuit de la Foire Internationale au Findel d'autre part, pour des montants respectifs de 114,9 millions d'euros et de 99,1 millions d'euros.

Au-delà de sa mission principale, Luxtram S.A. contribue à la diversification des transports publics et au développement de la mobilité durable à l'échelle nationale. 2017 est le troisième exercice complet de la société.

Nous sommes très heureux de vous en présenter le rapport d'activité.



ENTRETIEN CROISÉ

AVEC LYDIE POLFER,
BOURGMEISTRE DE LA VILLE DE LUXEMBOURG,
ET FRANÇOIS BAUSCH,
MINISTRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE
ET DES INFRASTRUCTURES.

Avec le début des travaux, chacun a pu mieux se projeter dans la mobilité de demain à l'échelle de la capitale et, plus largement, du pays. Lydie Polfer, bourgmestre de la Ville de Luxembourg, et François Bausch, ministre du Développement durable et des Infrastructures, évoquent cette année charnière pour le développement du projet.

Monsieur Bausch, quel regard portez-vous sur l'année 2017 de Luxtram ?

François Bausch : Comme toutes les années qui ont suivi la création de Luxtram, 2017 fut particulièrement riche et dense. Chacun gardera en mémoire la journée du 10 décembre, qui fut celle de la mise en service du tramway sur son tracé tout au long du plateau du Kirchberg. Elle représente un moment charnière dans l'évolution de la mobilité du Luxembourg. Ce projet nous occupe depuis de nombreuses années. Le tramway est désormais une réalité et fait entrer le Luxembourg dans une nouvelle ère. La ligne développée par Luxtram S.A. et ses partenaires est l'épine dorsale de la nouvelle mobilité qui se dessine progressivement. Les autres infrastructures inaugurées le 10 décembre, à savoir la station ferroviaire Pfaffenthal-Kirchberg et le funiculaire, en attestent. Toutes celles et tous ceux qui fréquentent Luxembourg, parce qu'ils y vivent, y travaillent ou aiment s'y promener, ont pu découvrir une nouvelle manière de se déplacer. L'adoption enthousiaste qui a suivi cette mise en service nous réjouit et vient récompenser des mois de travail acharné mené par les équipes de Luxtram et ses partenaires pour concrétiser ce beau projet.

Madame Polfer, que représente la mise en service du tramway pour la Ville de Luxembourg ?

Lydie Polfer : En 2016, les habitants ont vu le projet de tramway se concrétiser avec le début du chantier. Tout au long de l'année 2017, ils ont vu ce projet prendre progressivement forme et ont pu suivre chaque étape de son développement.

Les citoyens, tous comme les personnes qui travaillent à Luxembourg-ville, ont ainsi pu s'habituer peu à peu à la présence des rames avant de pouvoir monter à bord du tramway en décembre et apprécier toute la pertinence du projet. Comme je l'ai évoqué à l'occasion de l'inauguration, nous déployons un très beau tramway dans une très belle ville. Ce nouveau moyen de transport collectif est digne d'une grande capitale européenne et contribue au développement de la mobilité à Luxembourg-ville et dans le pays entier. Après cette mise en service, surtout, je souhaite vivement féliciter ceux qui depuis de nombreux mois contribuent à faire du tramway une réalité, en particulier les équipes de Luxtram et ses partenaires, mais aussi les nombreux Services de la Ville de Luxembourg - circulation, voirie, parcs, hygiène et bien d'autres - qui s'engagent au quotidien pour que ce projet innovant puisse se réaliser dans les meilleures conditions.

Pouvez-vous nous rappeler ce que ce projet va apporter à la Ville de Luxembourg ?

Lydie Polfer : Ce projet est essentiel pour notre capitale. En effet, fonctionnant exclusivement à l'électricité, le tramway est à la fois agréable, silencieux et respectueux de l'environnement. Ces facteurs - silence, confort et écologie - contribuent à augmenter et la qualité de l'air à Luxembourg-ville et la qualité de vie en général des citoyens. De plus, ce nouveau moyen de transport va s'intégrer en ville de la manière la plus harmonieuse, en veillant à un respect strict du patrimoine existant grâce au système du biberonnage et donc à l'absence de lignes aériennes au centre-ville. Il va aussi rapprocher les quartiers et relier les grands centres d'activités en passant du Kirchberg au Limpertsberg, à la Place de l'Etoile, au centre-ville, au quartier de la Gare et au-delà. Le développement de la ligne se poursuit, avec pour objectif de faire circuler le tramway entre le Findel et la Cloche d'Or à l'horizon 2022.



« LE TRAMWAY OUVRE UNE NOUVELLE ÈRE DE LA MOBILITÉ »

LA MISE EN SERVICE DU TRAMWAY SUR SON PREMIER TRONÇON A CONSTITUÉ LE POINT D'ORGUE DE L'ANNÉE 2017 DE LUXTRAM S.A. CE NOUVEAU MODE DE TRANSPORT EST À LA FOIS CONFORTABLE, RAPIDE ET RESPECTUEUX DE L'ENVIRONNEMENT C'EST TOUTE LA MOBILITÉ À TRAVERS LA VILLE ET AU-DELÀ QUI SE REDESSINE POUR RENFORCER LA QUALITÉ DE VIE DE TOUS.

Progressivement, c'est toute la mobilité qui va se réorganiser autour de la ligne, pour le plus grand confort de ceux qui vivent, travaillent et visitent Luxembourg. La nouvelle connexion intermodale inaugurée permet déjà de rejoindre directement le Kirchberg en train. Cela signifie aussi que les liaisons en bus entre la Gare et Luxexpo peuvent être allégées et que le trafic en ville sera soulagé. Par ailleurs, la mise en place de nouvelles pistes cyclables et chemins piétonniers, qui se créent progressivement le long du tracé du tram, favorisent la mobilité douce à Luxembourg.

La stratégie mobilité se pense au-delà de la ville. Quel rôle joue le tramway à l'échelle d'un plan de mobilité national ?

François Bausch : La Ville de Luxembourg constitue un pôle d'attractivité important. Son rayonnement s'étend à l'ensemble du territoire et bien au-delà de nos frontières. La mise en œuvre du tramway est un levier d'efficacité considérable de l'ensemble de l'offre de transport collectif. Il doit considérablement faciliter l'accès à la Ville de Luxembourg pour tous ceux qui y vont et viennent chaque jour.

Ce projet s'intègre parfaitement dans notre stratégie de mobilité durable, qui prend en considération l'ensemble des flux de personnes, avec notamment la mise en place de nœuds intermodaux tout au long de la ligne. En fluidifiant la mobilité au cœur de la capitale, en permettant de mieux desservir chaque quartier, le tramway va renforcer l'attractivité de l'offre en transport public. Il va offrir à chaque utilisateur un confort accru et, surtout, l'opportunité de rejoindre son point de destination plus rapidement.

À l'issue de la mise en service du tramway sur le premier tronçon, quels sont les enjeux à venir en matière de concrétisation du chantier ?

Lydie Polfer : Le chantier se poursuit à un rythme soutenu. Les prochaines étapes seront la mise en service de la ligne jusqu'à la Place de l'Etoile puis jusqu'à la Gare.

Afin de respecter le patrimoine urbain, au cœur de la Ville, le tramway fonctionnera sans ligne aérienne de contact. Nous poursuivons le travail avec l'ensemble des acteurs concernés pour garantir la meilleure intégration du tram dans l'environnement urbain. Une grande attention est portée à la réalisation des travaux dans le respect de toutes les parties prenantes et notamment des riverains. Le tramway désormais mis en service, il faut en garantir l'exploitation. Cette autre mission confiée à Luxtram exige aussi un suivi particulier pour assurer un fonctionnement optimal du tramway adapté aux besoins des utilisateurs.

Au niveau du ministère du Développement durable et des Infrastructures, quels sont les enjeux auxquels vous êtes le plus attentifs ?

François Bausch : Le développement d'une telle infrastructure se fait par

étapes. Notre rôle est d'accompagner les travaux de construction et d'anticiper les phases à venir pour garantir une mise en œuvre optimale. Il y a un important travail de coordination mené par Luxtram pour assurer le déploiement du projet dans les délais fixés. En outre, la dynamique positive qui anime la Ville de Luxembourg et l'ensemble du pays, avec un développement économique et une croissance démographique soutenus, implique de penser déjà à demain, voire à l'après 2022, avec des projets d'extension de la ligne à d'autres grands pôles importants pour le pays, comme la zone d'activité économique de Leudelange par exemple.



RENÉ BIWER

Président du Conseil d'administration de Luxtram S.A.

« QUEL BONHEUR DE
LE VOIR ÉGAYER
LE PLATEAU DU
KIRCHBERG, AVEC SON
DESIGN MODERNE
ET SES COULEURS
DYNAMIQUES. »

En 2014, le ministère du Développement durable et des Infrastructures et la Ville de Luxembourg confiaient à Luxtram S.A. la mission de mettre en œuvre le tramway luxembourgeois. C'est avec beaucoup d'enthousiasme que nous nous sommes rapidement mis au travail, animés par l'envie de mener à terme ce chantier exceptionnel. Quelle fierté, dès lors, de voir ce nouveau moyen de transport collectif être mis en service à la fin de l'année 2017 dans le respect des délais définis au départ. Quel bonheur de le voir égayer le Plateau du Kirchberg, avec son design moderne et ses couleurs dynamiques. Quelle joie surtout de voir se concrétiser la vision forte et cohérente développée par les élus au niveau de la Ville de Luxembourg et du Gouvernement, soutenue par de nombreux citoyens engagés derrière ce projet.

Le tramway, dont la construction se poursuit actuellement, vient soutenir le développement de la capitale et, plus généralement, celui de notre beau pays. La réalisation d'un tel projet n'est

évidemment pas possible sans l'engagement des nombreuses personnes qui s'évertuent au quotidien à faire avancer les travaux et qui désormais assurent aussi l'exploitation du nouveau tramway. Un chantier de cette envergure se construit en collaboration étroite avec les autorités, les entreprises engagées sur le terrain, les habitants, les commerçants et l'ensemble des acteurs économiques concernés par ce projet.

En 2017, Luxtram S.A. a fait du tramway une belle réalité pour tous ceux qui sont amenés à fréquenter le plateau du Kirchberg. Que toutes les personnes qui ont contribué à ce projet ainsi que celles qui continuent à le soutenir soient chaleureusement remerciées. Au-delà de cette mise en service du tramway sur le premier tronçon, la mission se poursuit, avec désormais l'exigence de proposer un service de qualité au quotidien aux utilisateurs tout en faisant progressivement avancer le tramway à travers les quartiers de Luxembourg et des communes avoisinantes.



PAUL HOFFMANN

Vice-président du Conseil d'administration de Luxtram S.A.

« C'EST UN CHANTIER
D'ENVERGURE QUI EST
MENÉ À TRAVERS LA
VILLE ET QUI S'APPUIE
SUR UNE COORDINATION
EFFICACE ENTRE LES
NOMBREUX ACTEURS
IMPLIQUÉS. »

Le projet du tramway se poursuit dans le respect des délais et des plans définis au départ. Et l'on ne peut que s'en réjouir. Ce moyen de transport collectif, efficace et moderne n'a pas mis longtemps à convaincre les utilisateurs qui fréquentent régulièrement le Plateau du Kirchberg. Et cela nous comble de fierté. Ce résultat à la hauteur des attentes ne doit pas cacher les importants efforts qui ont été entrepris pour mettre en œuvre cette ligne et faciliter l'exploitation de cette infrastructure essentielle pour le développement de Luxembourg. C'est un chantier d'envergure qui est mené à travers la Ville et qui s'appuie sur une coordination efficace entre les nombreux acteurs impliqués. Le déploiement de la ligne de tramway à travers la capitale est rendu possible grâce à la mobilisation de nombreux services de la Ville de Luxembourg et de l'État.

Un des enjeux est de pouvoir garantir la sécurité de tous tout au long du tracé et en particulier à chaque carrefour que le chantier puis le tramway seront amenés à traverser. Notre mission, au sein de Luxtram, est avant tout d'orchestrer la réalisation de ce projet visionnaire. Notre action, menée à travers les différentes directions opérationnelles de notre organisation, est soutenue par l'engagement fort et permanent de nombreux acteurs. Un haut niveau de coordination nous permet de mieux appréhender et gérer l'ensemble des enjeux qui découlent de la mise en œuvre d'une telle infrastructure. En permanence, nous sommes animés par la volonté de garantir un haut niveau de qualité pour chaque développement. L'enthousiasme de tous les acteurs autour d'un même projet, chaque jour, nous permet à la fois de faire avancer notre chantier et de garantir un service opérationnel de qualité à tous les utilisateurs.



ANDRÉ VON DER MARCK

Directeur Général de Luxtram S.A.

« LA CONTRIBUTION PLEINE ET
ENTIÈRE DE CHACUN VIS-À-VIS
DE CE PROJET REND LE TRAMWAY
LUXEMBOURGEOIS SI
EXCEPTIONNEL ET UNIQUE. »

La mise en service du tramway au terme de l'année 2017 est le fruit d'un engagement de très nombreuses personnes au niveau opérationnel. Elle vient couronner de longs mois de travail et de développements. Progressivement, afin de permettre l'exploitation du tramway tout en assurant la continuité du chantier à travers les autres quartiers de la Ville de Luxembourg, notre organisation s'est étoffée, nos départements se sont agrandis. Il est important de souligner l'aventure humaine que constitue la mise en œuvre d'une telle infrastructure et l'engagement collectif qui permet au tramway de circuler aujourd'hui tout au long du Plateau du Kirchberg et demain à travers la capitale et ses alentours. Une des missions clés de la direction de Luxtram S.A. est avant tout de mobiliser l'énergie de chacun, grâce à une gestion des ressources humaines efficace, une communication optimale et un enthousiasme partagé pour

permettre au projet d'avancer. Dans la conception de la ligne, la confection de l'infrastructure, à travers les nombreux essais et tests qui ont jalonné l'année 2017, dans la préparation de l'exploitation, la sécurisation du service ou encore la formation des conducteurs, chacun veille à apporter un soin tout particulier à chaque détail. Tous ensemble, nous poursuivons l'excellence opérationnelle qu'exigent un tel chantier et l'exploitation d'un tel service. La contribution pleine et entière de chacun vis-à-vis de ce projet rend le tramway luxembourgeois si exceptionnel et unique. Que toutes les personnes engagées autour de ce projet soient dès lors chaleureusement remerciées. Toutes peuvent être fières du travail déjà accompli. L'enthousiasme des équipes face aux défis à venir nous galvanise au quotidien et fait la plus grande fierté de la direction de Luxtram S.A.

CONSEIL D'ADMINISTRATION

LE CONSEIL D'ADMINISTRATION DE LUXTRAM DÉFINIT LES ORIENTATIONS ET CHOIX STRATÉGIQUES PRÉSIDANT À LA MISE EN ŒUVRE ET À L'EXPLOITATION DU TRAMWAY LUXEMBOURGEOIS.



Patrick GILLEN
Fonds d'urbanisation et d'aménagement du Plateau du Kirchberg
Président



Alex KIES
Ministère du Développement durable et des Infrastructures ;
Département des transports
Attaché de Gouvernement
1^{er} en rang, Chargé de direction



Clara MULLER
Ministère de l'Intérieur,
Direction des finances communales
Conseiller de direction
Chef de service



Lydie POLFER
Administration communale de la Ville de Luxembourg
Bourgmestre



Sam TANSON
Administration communale de la Ville de Luxembourg
Première échevine



Marie-Josée VIDAL
Ministère du Développement durable et des Infrastructures; Département de l'aménagement du territoire
Attachée
Adjointe à la coordination générale



Félicie WEYCKER
Ministère du Développement durable et des Infrastructures;
Département des transports
Premier Conseiller de Gouvernement,
Chargée de la coordination générale



René BIWER
Président
Administration des Ponts et Chaussées ; Directeur



Guy BESCH
Ministère du Développement durable et des Infrastructures ;
Département des transports
Conseiller de Gouvernement ;
Chargé de direction



Michelle STEICHEN
Ministère des Finances,
Inspection Générale des Finances
Premier inspecteur des finances



PAUL HOFFMANN
Vice-président
Administration communale de la Ville de Luxembourg
Direction mobilité ; Ingénieur-Directeur



Thierry KUFFER
Administration communale de la Ville de Luxembourg
Directeur des finances



André VON DER MARCK
Directeur Général
Luxtram S.A.



Gilbert ZAHLES
Administration communale de la Ville de Luxembourg
Direction Génie Civil- Constructions
Ingénieur-Directeur

LE CONSEIL D'ADMINISTRATION A CRÉÉ UN COMITÉ PROJET QUI VEILLE AU SUIVI ET À L'EXÉCUTION DES DÉCISIONS PRISES. LE COMITÉ PROJET DÉCIDE DE TOUS LES ASPECTS TECHNIQUES DE LA RÉALISATION DU RÉSEAU DE TRAMWAY DANS LE CADRE DE SES ATTRIBUTIONS.

COMITÉ PROJET



PRÊT À EMBARQUER SANS DÉLAI



Dans le projet de développement d'un tramway au Luxembourg, 2017 aura été l'année de la mise en service de ce nouveau moyen de transport collectif. Pour parvenir à le rendre accessible au public à partir du 10 décembre, les équipes de Luxtram ont engagé de nombreux efforts tout au long de l'année. De l'accueil de la première rame en février, à l'inauguration officielle en décembre, en passant par de très nombreux tests et essais ou encore la finalisation des aménagements de la ligne entre Luxexpo et le Pont Rouge, ils sont nombreux à s'être investis dans cette aventure.

Beaucoup garderont en mémoire les célébrations liées à l'inauguration du tramway sur son premier tronçon. Cette année 2017 ne peut cependant pas être résumée à cette journée, marquée par une neige abondante venue baptiser les rames lancées sur la ligne, aussi importante soit-elle. Elle est l'aboutissement d'un travail de longue haleine, initié à la fin de l'année 2014, et qui se poursuit aujourd'hui.

Avant de déménager dans ses nouveaux locaux, au niveau du Centre de Remisage et de Maintenance, baptisé « Neien Tramsschapp », Luxtram avait accueilli le convoi exceptionnel qui a acheminé la première rame de Saragosse en Espagne jusqu'à Luxembourg. Une fois installé dans son nouveau centre opérationnel, Luxtram, à travers l'ensemble de ses départements, s'est engagé plus intensément encore dans la préparation de l'entrée en exploitation du tramway tandis que les travaux d'aménagement de la ligne se poursuivaient selon un rythme soutenu tout au long du Kirchberg et au-delà.

L'équipe s'est étoffée, avec notamment l'arrivée des régulateurs, puis des premiers conducteurs de tramway au cœur de l'été. À la fin de l'année, le staff comptait plus de 80 personnes enthousiastes à l'idée de mettre en œuvre ce nouveau mode de transport durable qui va redessiner la mobilité au Luxembourg. Pendant que ces membres du personnel prenaient leur fonction et suivaient assidûment des

formations, les procédures relatives à l'obtention d'agréments et d'autorisations, comme le prévoit notamment la loi relative à la sécurité du tramway, étaient menées à bien. Tout au long de l'année, de très nombreux tests et essais ont eu lieu afin de garantir le bon fonctionnement de la ligne. Lors des Journées Portes Ouvertes de Luxtram, fin septembre, de très nombreux visiteurs ont pu apprécier tout ce travail mené en coulisse pour développer un service de tramway de qualité.

Évidemment, la mission de Luxtram ne s'arrête pas avec le lancement opérationnel de la ligne sur son premier tronçon. En 2017, d'importants travaux ont été menés pour préparer la poursuite des travaux. L'adoption des lois de financement de la ligne jusqu'au Findel et la Cloche d'Or ont aussi constitué un moment important de l'année.

Le tramway est en service. Le chantier se poursuit. L'exploitation et le développement de la ligne continuent d'occuper les équipes de Luxtram et ses partenaires au quotidien.

VOYAGE INAUGURAL



LE TRAMWAY LUXEMBOURGEOIS EST ENTRÉ EN SERVICE SUR SON PREMIER TRONÇON LE 10 DÉCEMBRE 2017. L'INAUGURATION DE LA LIGNE A ÉTÉ CÉLÉBRÉE EN PRÉSENCE DE LEURS ALTESSES ROYALES LE GRAND-DUC HENRI ET LA GRANDE-DUCHESSE MARIA TERESA, DU PREMIER MINISTRE, DU MINISTRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DES INFRASTRUCTURES, DES AUTRES MEMBRES DU GOUVERNEMENT, DE LA BOURGMESTRE DE LA VILLE DE LUXEMBOURG ET DE NOMBREUX AUTRES CONVIVES.



Pour l'occasion, Luxembourg s'était parée d'un beau manteau blanc. À 11 heures du matin, quand le Grand-Duc Henri a officiellement inauguré le nouveau tramway luxembourgeois, la neige tombait sur le Kirchberg. Entourés des représentants du Gouvernement et de la Ville de Luxembourg, ainsi que de la direction de Luxtram et de très nombreux convives, son Altesse Royale accompagnée de la Grande-Duchesse ont vu les portes des rames s'ouvrir pour permettre au tramway, fleuri pour l'occasion, de les accueillir lors de ce voyage inaugural. Quelque 600 personnes avaient été invitées à assister à ce moment exceptionnel.

Depuis la station « Rout Bréck - Pafendall », les convives ont remonté le Kirchberg à bord du tramway, découvrant ces rames qui traverseront bientôt l'ensemble de la Ville de Luxembourg, pour rejoindre le Centre de Remisage et de Maintenance. Tous ont eu l'occasion d'apprécier le confort de ce nouveau moyen de transport collectif, sa facilité d'utilisation ainsi que son fonctionnement, avant de poursuivre les festivités. C'est au « neien Tramsschapp » qu'ont été accueillis, en fanfare, l'ensemble des convives pour assister à la partie officielle suivie d'une réception.



À cette occasion, les discours ont notamment rappelé le rôle clé que jouera le tramway dans le développement d'une mobilité plus durable au Luxembourg. La ligne de tramway constitue en effet l'épine dorsale d'une mobilité multimodale. Autour d'elle va se réorganiser toute l'offre de transports en commun pour en améliorer les déplacements de chacun dans et autour de Luxembourg. Cette journée inaugurale a permis aux convives,

mais aussi aux premiers utilisateurs, de s'en rendre compte. Parallèlement à ce lancement, la gare ferroviaire Pfaffenthal-Kirchberg et l'arrêt de bus Pfaffenthal, situés sous le Pont Rouge et qui sont connectées à la ligne de tramway au moyen d'un funiculaire, ont aussi été inaugurées. Les discours ont également été l'occasion de saluer le rôle de Luxtram dans la construction de ce projet clé et l'engagement des équipes.

La même journée, à partir de 13 heures au Kirchberg, un programme varié d'animations et d'informations était proposé aux nombreux visiteurs des stations « Pfaffenthal-Kirchberg », « Alphonse Weicker » et « Luxexpo ». Les personnes présentes sont ainsi devenues les premiers utilisateurs du tramway. À la suite de ce lancement, pour permettre au plus grand nombre de découvrir ce nouveau moyen de transport et d'en faciliter l'adoption, l'accès au service de tramway est resté gratuit jusqu'au mois de février 2018.



L'ABOUTISSEMENT D'UN CHANTIER DE DEUX ANS

L'inauguration du service sur son premier tronçon vient couronner le travail mené par les équipes de Luxtram et les partenaires de notre société qui, en moins de deux ans de chantier, ont permis la création d'un tout nouveau service opérationnel tout au long du Kirchberg.

C'est en effet le 29 janvier 2016 qu'avaient officiellement été lancés les travaux de la ligne sur son premier tronçon. Ils se sont poursuivis au cours de l'année 2017 pour pouvoir accueillir la première rame et permettre les tests et essais.

Pour assurer cette entrée en service en date du 10 décembre, les équipes ont travaillé sans relâche tout au long de l'année et plus particulièrement les derniers mois, apportant un soin à chaque détail, afin de garantir un service parfait.

Au cours des dernières semaines, en parallèle des tests et essais en cours, ce sont les plateformes et les stations qui ont pu être finalisées, le nouveau mobilier urbain et les abris installés, les travaux de voiries et d'aménagement achevés.



Depuis le 10 décembre, le tramway circule tous les jours entre les stations Luxexpo et Rout Bréck-Pafendall. En semaine, les utilisateurs profitent d'une cadence d'un tramway toutes les 6 minutes entre 6h30 et 19h30, et d'un tram toutes les 10 à 15 minutes en dehors de ces plages horaires. En semaine, le tramway entre en service à Luxexpo à 4h42 et à Rout Bréck-Pafendall à 5h05. Le samedi et le dimanche, le tramway est accessible dès 5h40 à Luxexpo et dès 6h00 à la dernière station du tronçon A. La cadence assurée le week-end est d'un tramway toutes les 10 à 15 minutes.



PRÉPARER LA MISE EN SERVICE

L'ANNÉE 2017 A ÉTÉ CELLE DE LA PRÉPARATION DE LA MISE EN SERVICE. AU-DELÀ DE LA FINALISATION DES TRAVAUX SUR LA LIGNE, ELLE A ÉTÉ MARQUÉE PAR LA RÉCEPTION DE LA PREMIÈRE RAME, SON ASSEMBLAGE, LA RÉALISATION DE TRÈS NOMBREUX TESTS ET ESSAIS AVANT LA MARCHÉ À BLANC PENDANT PLUSIEURS SEMAINES.



DEN TRAM MÉCHT SENG ÉISCHT SCHRËTT

Haalt är Aen an Oueren op!

OUVRIR GRAND LES YEUX ET LES OREILLES

Afin de permettre à chacun d’être informé au mieux et d’assurer la meilleure cohabitation entre tous les utilisateurs de l’espace public, un dispositif de communication « Le tram fait ses premiers pas » en plusieurs langues, a

accompagné toute la phase de « tests et essais » ainsi que la marche à blanc. Des panneaux d’affichage ont été installés aux endroits stratégiques, un dépliant d’information a été distribué et une vidéo diffusée. Toute cette campagne originale

invitait les utilisateurs de l’espace public au Kirchberg à ouvrir grand les yeux et les oreilles. Elle informait sur les nouvelles règles de sécurité et sur les habitudes à adopter pour bien circuler avec ou aux côtés du tramway.

C’est dans la nuit du 7 au 8 février 2017 qu’est arrivée à Luxembourg la première rame de tramway. Pour l’occasion, la presse était venue assister à sa livraison par convoi exceptionnel. La rame avait quitté Saragosse, au nord-est de l’Espagne, par camion quelques jours plus tôt et avait traversé la France pour rejoindre le Grand-Duché. À son arrivée, la rame a pu être transférée du camion sur les rails, une opération délicate parfaitement maîtrisée par toutes les équipes.

L’arrivée de la première rame permettait d’entamer une succession d’étapes devant conduire Luxtram à la mise en service du tramway une dizaine de mois plus tard.

Dès l’entame de l’année, les travaux sur la ligne ont mobilisé toutes les énergies, impliquant non seulement l’équipe Luxtram mais également de nombreux services et administrations, nécessitant un haut niveau de coordination à chaque instant.



Le premier trimestre a été marqué par une accélération des mesures préparatoires liées à la phase des essais suite à l’arrivée de la première rame. Alors qu’étaient réalisés les premiers tests en statique, les travaux relatifs aux réseaux et à la plateforme s’achevaient au deuxième trimestre au Kirchberg et au CRM. La rame livrée début février était aussi rejointe par huit autres rames les mois suivants.

La ligne a été ouverte le 12 juillet. Deux rames sont sorties et ont emprunté la plateforme construite tout le long de l’Avenue Kennedy. Cette ouverture technique avait pour objectif de vérifier le respect, par les infrastructures mises en œuvre, des gabarits dynamiques du matériel roulant. Elle a été suivie par la conduite des essais pour la réception du matériel roulant. Sur la série de rames disponible, les essais traction, freinage et endurance ont été réalisés de nuit sur les mois de juillet, août et septembre.

À partir du 2 novembre, la marche à blanc a démarré. En parallèle, les travaux d’aménagements de la plateforme et de la piste cyclable se sont terminés.

La marche à blanc a permis de tester avec succès les différents sous-systèmes de nature structurelle (voie ferrée, énergie, signalisation ferroviaire...) et les procédures de l’exploitation en mode nominal et dégradé. Par exemple, une simulation de sauvetage avec les pompiers et la police a été réalisée, ainsi qu’un essai de ré-enraillement avec une entreprise de grutage.

La période de marche à blanc constitue une étape importante vers la mise en service opérationnelle du tramway luxembourgeois. Le fonctionnement du tram en conditions normales d’exploitation mais sans voyageur permet de s’assurer du bon fonctionnement de tous les systèmes et d’effectuer les rectifications techniques nécessaires. Cette phase permet d’engager la cohabitation entre les rames sur la ligne et l’ensemble des personnes qui passent régulièrement par le Kirchberg et de mettre à l’épreuve de chacun la nouvelle signalisation et les règles de priorité. C’est aussi une étape permettant aux conducteurs de se confronter à des situations réelles.



Durant la période de la marche à blanc, le tramway a été impliqué dans un accident avec une voiture qui n’avait pas respecté la signalisation lumineuse au carrefour Adenauer. Le conducteur de la voiture a été légèrement blessé.

Cette période s’est terminée avec l’entrée en service, le 10 décembre, du tramway luxembourgeois. Sur l’ensemble du Kirchberg, le nouveau mode de transport collectif était opérationnel. Pendant que les rames s’élançaient sur ce premier tronçon, les travaux et les phases de préparation relatives à l’aménagement des tronçons suivants se poursuivaient.



GARANTIR AUX UTILISATEURS UN SERVICE OPÉRATIONNEL

AVEC LA MISE EN SERVICE DU TRAMWAY LUXEMBOURGEOIS DÉBUTE UNE AUTRE MISSION DE LUXTRAM : L'EXPLOITATION DE CE NOUVEAU MODE DE TRANSPORT COLLECTIF. L'ANNÉE 2017 A ÉTÉ JALONNÉE DE NOMBREUSES ÉTAPES POUR POUVOIR OFFRIR UN SERVICE DE QUALITÉ. LES ÉQUIPES SE SONT RENFORCÉES, LES NOUVEAUX COLLABORATEURS ONT ÉTÉ FORMÉS. LUXTRAM A AUSSI VEILLÉ À OBTENIR LES AUTORISATIONS NÉCESSAIRES POUR POUVOIR ACCUEILLIR LES UTILISATEURS DU TRAMWAY À BORD ET LES AMENER, EN TOUTE SÉCURITÉ, À DESTINATION.



Depuis le 10 décembre, le tramway permet à ses utilisateurs de relier le Pont Rouge à l'autre extrémité du Plateau du Kirchberg, desservant huit stations au total. L'exploitation du réseau de tramway fait partie des missions que l'Etat luxembourgeois et la Ville de Luxembourg ont confié à Luxtram. Afin de pouvoir garantir un transport de qualité, plusieurs étapes ont dû être franchies tout au long de l'année 2017.

LE « NEIEN TRAMSCHAPP », SIÈGE ET NOUVEAU CENTRE OPÉRATIONNEL DE LUXTRAM

Le 2 mai, Luxtram a emménagé dans ses nouveaux locaux, au niveau du Centre de Remisage et de Maintenance. C'est là que l'ensemble des équipes sont rassemblées afin de garantir une coordination optimale du chantier. Ce nouveau siège est aussi le centre opérationnel des activités de la société, qui doit à la fois veiller à la poursuite du chantier, garantir la maintenance des équipements, exploiter le service commercialement. Tous les services de Luxtram sont donc réunis afin de mieux travailler ensemble à l'accomplissement des missions qui leur ont été confiées.

L'ÉCOLE DU TRAMWAY

Pour assurer le service, il faut s'appuyer sur une équipe de personnes qualifiées, composée notamment de formateurs, de régulateurs, de conducteurs mais aussi d'agents en charge de la maintenance. Pour assurer la formation de celles et ceux qui, depuis la fin de l'année, assurent le service au quotidien, il a fallu commencer par former les formateurs. Luxtram a donc mis en place une « école du tramway ». Dès le premier trimestre, les formateurs ont passé avec succès la formation certifiante « Train the Trainer », prévue dans le cadre de la loi ayant pour objet la sécurité du tramway.

Au 1^{er} mars, les six régulateurs embauchés ont intégré l'équipe de l'exploitation. Après leur intégration, ils ont suivi une

formation d'initiation à la conduite et une autre sur la régulation à Nantes. Ce sont les régulateurs, directement, qui ont préparé leurs futures procédures d'exploitation, en étant associés aux essais de nuit sur le matériel roulant et aux essais de signalisation, à la gestion technique centralisée et à la gestion technique électrique.

Le recrutement des conducteurs s'est poursuivi tout au long de l'année 2017. La formation « conduite commerciale » a débuté à la fin du mois d'août, avec l'appui de l'équipe de formation de Nantes. Pour garantir l'exploitation sur le premier tronçon, Luxtram disposait à la fin de l'année de 25 conducteurs habilités à conduire les rames.

FIXER LE CADRE DE L'EXPLOITATION

Pour permettre l'exploitation du service de tramway, de nombreux dossiers liés aux demandes de certifications et d'autorisation ont occupé les équipes de Luxtram. Il a aussi fallu fixer le cadre de l'exploitation, en ce compris la gestion de la sécurité et les procédures d'exploitation. Luxtram a notamment fixé un règlement général d'exploitation. Les équipes ont établi des consignes de ligne et d'autres relatives au matériel roulant. Un livret conducteur a notamment été rédigé. La période des tests et essais ainsi que celle de la marche à blanc ont permis d'affiner les divers éléments en vue de la mise en service commerciale.

GARANTIR LA SÉCURITÉ

Le 13 juin 2017, une loi ayant pour objet la sécurité du tramway fut publiée. Luxtram a dès lors pu solliciter auprès du ministère du Développement durable et des Infrastructures l'obtention de la licence d'activité. Par la suite, un agrément de sécurité pour l'infrastructure de Luxtram et un certificat de sécurité pour l'exploitation ont été tous les deux délivrés par le ministère de tutelle après avis de l'Administration des Chemins de Fer. Luxtram dispose aussi d'une autorisation de mise en service avec voyageurs délivrée par l'Administration des Chemins de Fer.

Tout au long de l'année, des travaux ont été menés pour établir le système de gestion de la sécurité, ainsi que l'ensemble des dossiers techniques. Depuis le Poste de Commande Centralisé (PCC), les régulateurs ont la responsabilité de surveiller les activités sur l'ensemble du réseau et de centraliser les communications avec les conducteurs pour garantir une sécurité optimale.



» POUR ASSURER LE SERVICE, IL FAUT S'APPUYER SUR UNE ÉQUIPE DE PERSONNES QUALIFIÉES. »

LA GESTION DE MAINTENANCE ASSISTÉE PAR ORDINATEUR

Pour garantir un service opérationnel, la maintenance de la ligne et des rames est évidemment un enjeu crucial. Elle est notamment assurée par une équipe de techniciens qualifiés qui, depuis le Centre de Remisage et de Maintenance, veillent à chaque détail. Dans leur mission, ils s'appuient sur un outil de gestion de maintenance assistée par ordinateur (GMAO). Ce système assiste les équipes dans la gestion et la planification de la maintenance, de l'approvisionnement en pièces détachées, de l'outillage et des consommables. Il s'agit d'un outil de maintenance prédictive essentiel, dans la mesure où il permet le remplacement des pièces avant la panne. Cela permet d'éviter toute interruption ou perturbation du service, de se prémunir d'intervention complexe à réaliser sur la ligne. Entre autre, cet outil garantit la sécurité des voyageurs et de toute autre personne amenée à croiser une rame de tramway.



SE FAMILIARISER AVEC LE TRAMWAY

Le tramway, c'est un chantier inédit au Luxembourg. C'est aussi de nombreuses personnes engagées dans la mise en œuvre d'une nouvelle mobilité au Luxembourg. Dans la communication menée autour de Luxtram depuis sa création, le premier défi a été d'expliquer à chacun comment ce nouveau mode de transport allait servir le développement de la Ville de Luxembourg et contribuer à une meilleure mobilité à l'échelle nationale. La communication a aussi accompagné le chantier dans ses différentes phases. En 2017, l'un des enjeux a été de conscientiser la population à l'arrivée du tramway dans leur environnement et de contribuer à la meilleure adoption de ce nouveau moyen de se déplacer.

Pour permettre à chacun de mieux comprendre le travail mené par Luxtram en coulisses et de se familiariser avec ce nouvel acteur, des journées portes ouvertes ont été organisées les 23 et 24 septembre 2017. Ce fut l'occasion de célébrer l'ouverture officielle du nouveau siège de Luxtram. Les participants ont eu l'opportunité d'embarquer dans les rames en avant-première. Les visiteurs ont pu monter dans le tram sur le site du « neien Tramsschapp », mais aussi visiter les ateliers de maintenance, découvrir tout ce qu'il y a à savoir sur ce nouvel outil et la mobilité au Luxembourg. Au programme aussi, diverses animations dont le concert de la Trammusek et du groupe « Reis, Demuth, Wiltgen »... Pendant les deux jours, Luxtram a pu accueillir près de 12 000 visiteurs dans une ambiance estivale et familiale.



UNE ADOPTION RAPIDE

Sur les premières semaines d'activité du tramway autour des 8 stations dont 2 pôles d'échange intermodaux au niveau du Kirchberg, Luxtram a constaté un taux de fréquentation encourageant. Les prévisions estimées à 8 500 voyageurs par jour ont rapidement été atteintes.

TISSER LE LIEN ENTRE LES ÉQUIPES

En 2017, l'équipe de Luxtram a grandi rapidement. En octobre, elle comptait 80 employés. Avant de démarrer l'exploitation, et après avoir permis à la population de découvrir Luxtram, il était important de rassembler les collaborateurs. Afin de renforcer la cohésion des équipes, d'asseoir une identité sociétale forte et d'entretenir l'engagement de chacun dans la perspective du lancement du service,

une journée du personnel de Luxtram a été organisée le 11 octobre 2017. Au cours de cette journée, les 80 membres du personnel, rassemblés en petits groupes, ont parcouru différents ateliers thématiques. La volonté était de présenter à l'ensemble des employés les différents métiers existants au sein de la structure, mais aussi de les inviter à contribuer à définir ensemble les valeurs communes de la société.



- Arrêt tram
- Pôle d'échange
- Autobus
- Train
- Aéroport
- P&R Park & Ride
- Points de charge électriques
- Auto-partage
- Vélo-partage
- Emplacements vélo sécurisés
- Emplacements vélo



LE TRAMWAY, ÉPINE DORSALE D'UNE MOBILITÉ MULTIMODALE

C'EST AUTOUR DE LA LIGNE DE TRAMWAY QUE VA SE DESSINER LA MOBILITÉ DE DEMAIN À LUXEMBOURG ET AU-DELÀ. CE NOUVEAU MODE DE TRANSPORT, DÉSORMAIS EN ACTIVITÉ SUR SON PREMIER TRONÇON, VA RAPPROCHER LES QUARTIERS AUTANT QU'IL VA FACILITER L'ACCÈS À LA VILLE. LA MOBILITÉ DE DEMAIN VA S'ARTICULER AUTOUR DE DIVERS PÔLES INTERMODAUX, DONT LE PREMIER A ÉTÉ INAUGURÉ AVEC LA MISE EN SERVICE DU TRAMWAY.

Le jour du lancement du tramway luxembourgeois, trois autres infrastructures ont été inaugurées : la station ferroviaire « Pfaffenthal-Kirchberg », située sous le Pont-Rouge, ainsi que le funiculaire qui permet de relier cette dernière à la station de tram à proximité de la Place de l'Europe. La nouvelle gare de Howald fut inaugurée le même jour, à l'autre bout de la capitale luxembourgeoise. Avec ces ouvertures, un campagne de communication baptisée « Good Morning Mobilité » était lancée. Celle-ci a été menée conjointement avec les partenaires de Luxtram dans la mise en œuvre d'une mobilité intermodale plus durable au Luxembourg : CFL, AVL, RGTR, TICE et le Verkeiersverbond.

La ligne de tramway sera en effet l'épine dorsale d'une nouvelle mobilité à

Luxembourg avec des impacts au-delà de la Ville. Autour d'elle va se réorganiser l'offre de transport en commun. En Ville, les services de bus vont se connecter au tramway pour mieux desservir l'intérieur des quartiers. À terme, de la Cloche d'Or au Findel, le tramway constituera un moyen de transport à plus grande capacité, plus régulier, prioritaire pour permettre aux utilisateurs de voyager plus rapidement à travers la Ville. Les services de bus, connectés à la ligne, pourront plus facilement desservir l'intérieur des quartiers ou les zones plus éloignées de la ligne.

La ligne comportera 10 pôles intermodaux, permettant aux utilisateurs de combiner plusieurs moyens de transport (train, tram, bus, avion, vélo...) pour rejoindre leur destination plus rapidement.

Aux extrémités, des P+R permettront aux automobilistes de laisser leur véhicule pour prendre le tramway et gagner leur destination plus facilement. Le trafic routier, en Ville et en périphérie, gagnera en fluidité et la qualité de l'air se verra améliorée.

À partir des stations ferroviaires « Gare Centrale », « Pfaffenthal-Kirchberg » et « Howald », directement connectées au tramway ainsi qu'au réseau de bus, il sera possible de plus facilement rejoindre Luxembourg, quel que soit le point de destination à travers la Ville.

Notons encore que la mise en œuvre de la ligne permet par la même occasion de renforcer les infrastructures dédiées à la mobilité douce, offrant aux cyclistes et aux piétons plus de sécurité et de confort.

A photograph of a construction site for a tramway. In the foreground, a worker in a white hard hat and orange safety vest is looking down. In the background, other workers in similar gear are working near yellow machinery. A large, semi-transparent purple and blue circular graphic is on the right side of the image, containing the title and text.

LE CHANTIER SE POURSUIT

AU-DELÀ DE LA FINALISATION DES AMÉNAGEMENTS DE LA LIGNE AU KIRCHBERG ET DE L'ENTRÉE EN EXPLOITATION DU TRAMWAY, LES ÉQUIPES ONT POURSUIVI LEUR TRAVAIL POUR ASSURER LA CONTINUITÉ DU CHANTIER. EN 2018, LE SERVICE SERA RAPIDEMENT ÉTENDU JUSQU'À LA PLACE DE L'ÉTOILE. LES TRAVAUX PRÉPARATOIRES RELATIFS AUX AUTRES TRONÇONS ONT ÉTÉ ENGAGÉS TANDIS QUE LES AUTORITÉS ADOPTAIENT EN FIN D'ANNÉE LES LOIS DE FINANCEMENT POUR LE DÉVELOPPEMENT DE LA LIGNE DE LUXEXPO AU FINDEL ET DE LA GARE À LA CLOCHE D'OR.

Le tramway, c'est un chantier inédit au Luxembourg. A l'horizon 2022, le nouveau moyen de transport collectif reliera le Findel à la Cloche d'Or. Si l'on peut aujourd'hui se réjouir de voir circuler les rames sur son premier tronçon, le chantier se poursuit, exigeant un très haut niveau de coordination de la part des équipes de Luxtram et de ses partenaires.



LE FINANCEMENT DU PROLONGEMENT ADOPTÉ

Jusqu'à présent, le financement du tramway était assuré pour connecter Luxexpo à la Gare centrale. Durant l'année 2017, les études et procédures relatives aux extensions vers la Cloche d'Or et vers le Findel se sont poursuivies.

Les deux prolongements du nouveau réseau de tramway permettront de

desservir, d'une part, les quartiers de Bonnevoie, Howald, Ban de Gasperich, Cloche d'Or et, d'autre part, le secteur de Héienhaff et Senningerberg ainsi que l'aéroport. Ces extensions relieront ainsi les pôles d'échanges du Héienhaff, de Bonnevoie, de Howald et de la Cloche d'Or et leur conception est menée en étroite coordination avec l'Administration des ponts et chaussées qui assure la maîtrise d'ouvrage des projets routiers attendants. Le développement de la ligne sur ces tronçons a exigé une loi de financement à la Chambre de Députés. Le texte a été voté et adopté le 15 décembre.

Le coût total pour la construction de ces deux prolongements est estimé à 214 000 000 € financés par l'État, soit 114 900 000 € pour le tracé entre la Gare Centrale et la Cloche d'Or et 99 100 000 € pour le tracé entre le Circuit de la Foire internationale et l'aéroport du Findel. 12 rames viendront compléter le parc des 21 rames qui circuleront entre Luxexpo et la Gare Centrale. Les installations du Centre de Remisage et de Maintenance actuel sont d'ores et déjà prévues pour accueillir et entretenir les rames nécessaires à l'exploitation de la ligne de 16 km sans investissement supplémentaire.

PROCHAINE ÉTAPE : LA PLACE DE L'ÉTOILE

Au-delà de l'engagement conséquent dans la finalisation des aménagements au niveau du Kirchberg, les équipes ont aussi été mobilisées tout au long de l'année 2017 dans les travaux de prolongement de la ligne jusqu'à la Place de l'Étoile, à travers le Pont Rouge. L'inauguration de cette extension et de ses trois nouvelles stations - Theater, Faiënerie et Stäreplaz/Étoile - aura lieu courant 2018. Le tramway circulera sans ligne aérienne de contact (LAC) et s'intégrera harmonieusement dans l'espace urbain de Luxembourg-Ville.

La traversée du Pont Rouge et la conception d'une plateforme sur la dalle du parking Schuman et aux alentours ont exigé une attention particulière de la part des équipes techniques mobilisées sur le projet.

PLANIFICATION ET PHASAGE RIGOUREUX

La mise en œuvre de la ligne à travers la Ville de Luxembourg, à travers notamment divers études et travaux, a considérablement mobilisé les équipes, mais aussi les divers services et administrations concernés par le chantier. La réalisation d'une telle infrastructure implique en effet une planification rigoureuse qui tient compte des diverses procédures et enjeux techniques qui pourraient se présenter. Un phasage extrêmement précis des études et travaux doit garantir un développement dans les délais et qui répond aux objectifs de qualité définis dans le cadre de ce projet.



L'ÉQUIPE



ORGANIGRAMME

DIRECTION
GÉNÉRALE

ANDRÉ VON DER MARCK

HSQE

DIRECTION
COMMUNICATION

FRANÇOISE FRIEDEN

DIRECTION
ADMINISTRATIVE
ET FINANCIÈRE

FRÉDÉRIC GUINCHAN

DIRECTION
EXPLOITATION

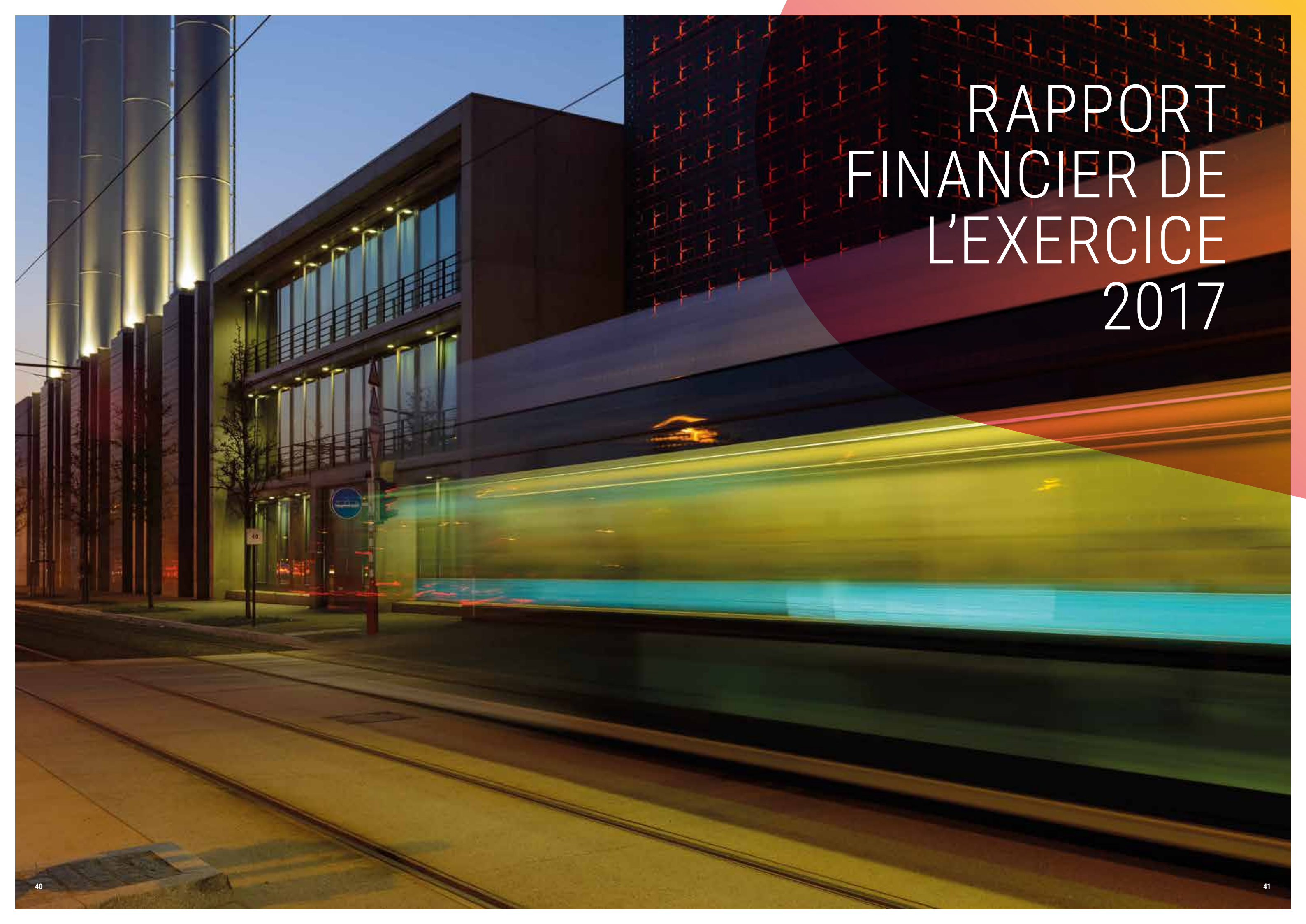
CARLO HENTZEN

DIRECTION
TECHNIQUE

FRÉDÉRIC BELONY

La représentation du personnel de Luxtram est assurée grâce à la mise en place d'une délégation du personnel composée de deux membres :

FLORENCE MONESTIEZ : déléguée titulaire
FRÉDÉRIC SCHMITZ : délégué suppléant

The background image is a long-exposure photograph of a city street at night. On the left, a modern building with large glass windows and balconies is illuminated from within. To its left, several tall, cylindrical industrial chimneys are visible, some with lights at their bases. In the foreground, a tram is captured in motion, creating a horizontal blur of yellow and blue light streaks. A large, semi-transparent circular graphic in shades of red and orange is positioned on the right side of the image, serving as a backdrop for the title text.

RAPPORT FINANCIER DE L'EXERCICE 2017



ENGAGEMENTS FINANCIERS FORTS

L'exercice 2017 a été marqué par la mise en service le 10 décembre du tramway d'un premier tronçon de Luxexpo au Pont rouge. Cet événement a eu un impact significatif dans les états financiers de Luxtram avec le démarrage de l'activité d'exploitation d'un service public.

En 2017, le nouveau Tramsschapp et la plate-forme dans le quartier du Kirchberg ont été achevés. Luxtram a commencé à amortir ces investissements en plus des 9 rames de tramway mises en service pour un montant de 880.993,37 € sur le mois de décembre 2017. Le montant total des investissements réalisés au cours de l'exercice s'élève à 107.559. 333,73 €.

Par ailleurs, les commandes de 2017 passées au titre de l'investissement se sont élevées à un montant total de 11.824.698 €. Au 31 décembre 2017, le cumul des marchés engagés s'élève à 312.880.611 €. La globalité des budgets d'investissement de la période respecte l'enveloppe globale du projet de 345 millions d'euros (en € constants).

En 2017, le budget d'investissement 2018 d'un montant total de 60.000.000 € présenté au Conseil d'administration en mars 2017 a été approuvé. Les budgets 2019 à 2022 ont été actualisés en fonction des actualisations du calendrier de mise en service des tronçons. La globalité des budgets d'investissement de la période respecte l'enveloppe globale du projet de 345 millions d'€.

Le solde de trésorerie au 31 décembre 2017 s'élevait à 82.511.349,34 € (47.680.930,42 € au 31 décembre 2016).

En 2017, Luxtram a encaissé des subventions pour un montant total de 128.114.100,00 € dont 118.310.500 € de subventions d'investissements représentant 80 % du montant budgétaire prévu au titre de l'exercice 2017 et le solde des subventions 2016 reçu en 2017. En raison des adaptations successives du planning des travaux, les subventions encaissées au cours de l'année 2017 n'ont pu être totalement consommées. Leur consommation a été reportée sur les exercices antérieurs.

Les consommations cumulées de subventions consacrées au fonctionnement et à l'exploitation de Luxtram SA ont été de 7.552.139,97 €. Les subventions (fonctionnement et exploitation) encaissées ont été de 9.803.600 €.

BILAN LUXTRAM S.A. (en €)

Actif	31/12/2016	31/12/2017	Passif	31/12/2016	31/12/2017
Actif immobilisé			Capitaux propres		
Immobilisations incorporelles	18.373.508,14	22.702.912,13	Capital souscrit	6.000.000,00	6.000.000,00
Immobilisations corporelles	62.100.172,97	164.001.525,13	Subventions d'investissement en capital		209.249.258,94
Total	80.473.681,11	186.704.437,26	Total en capital	6.000.000,00	215.249.258,94
Actif circulant			Dettes subordonnées		
Stocks	/	1.827.628,98	Provisions	/	29.000,00
Créances			Dettes		
a. dont la durée résiduelle est inférieure ou égale à un an	5.282.850,06	3.675.899,39	a. dont la durée résiduelle est inférieure ou égale à un an	15.725.484,43	39.308.526,70
b. dont la durée résiduelle est supérieure à un an	/	/	b. dont la durée résiduelle est supérieure à un an	112.741.500,00	20.921.747,69
Avoirs en banques, avoirs en compte de chèques postaux, chèques et en caisse	47.680.930,42	82.511.349,34			
Total	52.963.780,48	88.014.877,71	Total	128.466.984,43	60.230.274,39
Comptes de régularisation	1.029.522,84	789.218,36	Comptes de régularisation	/	/
Total de l'actif	134.466.984,43	275.508.533,33	Total du passif	134.466.984,43	275.508.533,33

COMPTE DE PROFITS ET PERTES LUXTRAM S.A. (en €)

Charges	2016	2017	Produits	2016	2017
Matières premières et consommables et autres charges externes	1.477.649,99	2.790.597,42	Chiffre d'affaires net	/	6,00
a. Matières premières et consommables	82.902,94	234.302,23			
b. Autres charges externes	1.394.747,05	2.556.295,19			
Frais de personnel			Autres produits d'exploitation	3.860.022,22	8.503.088,23
a. Salaires et traitements	1.837.985,29	3.479.305,77			
b. Charges sociales					
- couvrant les pensions	139.319,78	264.463,99			
- autres charges sociales	91.209,15	171.074,06			
- autres frais de personnel		74.446,45			
Corrections de valeur			Autres intérêts et autres produits financiers		
a. sur frais d'établissement et sur imm. corp. et incorp.	121.991,37	1.328.577,58	a. provenant d'entreprises liées		
b. sur éléments de l'actif circulant			b. autres intérêts et produits financiers	1.827,73	4.647,00
Autres charges d'exploitation	141.636,28	162.731,52			
Intérêts et autres charges financières					
a. concernant des entreprises liées					
b. autres intérêts et charges financières	911,60	177.658,81			
Impôts sur le résultat	21.101,49	28.885,63			
Autres impôts	30.045,00	30.000,00			
Résultat de l'exercice	0,00	0,00	Résultat de l'exercice	0,00	0,00



Rapport d’audit

Aux Actionnaires de
LuxTram S.A.

Notre opinion

A notre avis, les comptes annuels ci-joints donnent une image fidèle de la situation financière de LuxTram S.A. (la « Société ») au 31 décembre 2017, ainsi que des résultats pour l’exercice clos à cette date, conformément aux obligations légales et réglementaires relatives à l’établissement et à la présentation des comptes annuels en vigueur au Luxembourg.

Ce que nous avons audité

Les comptes annuels de la Société comprennent :

- le bilan au 31 décembre 2017 ;
- le compte de profits et pertes pour l’exercice clos à cette date ;
- les notes aux comptes annuels, incluant un résumé des principales méthodes comptables.

Fondement de l’opinion

Nous avons effectué notre audit en conformité avec la Loi du 23 juillet 2016 relative à la profession de l’audit (la Loi du 23 juillet 2016) et les normes internationales d’audit (ISA) telles qu’adoptées pour le Luxembourg par la Commission de Surveillance du Secteur Financier (CSSF). Les responsabilités qui nous incombent en vertu de ces loi et normes sont plus amplement décrites dans la section « Responsabilités du Réviseur d’entreprises agréé pour l’audit des comptes annuels » du présent rapport.

Nous estimons que les éléments probants que nous avons recueillis sont suffisants et appropriés pour fonder notre opinion d’audit.

Nous sommes indépendants de la Société conformément au code de déontologie des professionnels comptables du conseil des normes internationales de déontologie comptable (le Code de l’IESBA) tel qu’adopté pour le Luxembourg par la CSSF ainsi qu’aux règles de déontologie qui s’appliquent à l’audit des comptes annuels et nous nous sommes acquittés des autres responsabilités qui nous incombent selon ces règles.



Responsabilités du Conseil d’Administration pour les comptes annuels

Le Conseil d’Administration est responsable de l’établissement et de la présentation fidèle des comptes annuels conformément aux obligations légales et réglementaires relatives à l’établissement et la présentation des comptes annuels en vigueur au Luxembourg, ainsi que du contrôle interne qu’il considère comme nécessaire pour permettre l’établissement des comptes annuels ne comportant pas d’anomalies significatives, que celles-ci proviennent de fraudes ou résultent d’erreurs.

Lors de l’établissement des comptes annuels, c’est au Conseil d’Administration qu’il incombe d’évaluer la capacité de la Société à poursuivre son exploitation, de communiquer, le cas échéant, les questions relatives à la continuité d’exploitation et d’appliquer le principe comptable de continuité d’exploitation, sauf si le Conseil d’Administration a l’intention de liquider la Société ou de cesser son activité ou si aucune autre solution réaliste ne s’offre à elle.

Responsabilités du Réviseur d’entreprises agréé pour l’audit des comptes annuels

Les objectifs de notre audit sont d’obtenir l’assurance raisonnable que les comptes annuels pris dans leur ensemble ne comportent pas d’anomalies significatives, que celles-ci proviennent de fraudes ou résultent d’erreurs, et de délivrer un rapport d’audit contenant notre opinion. L’assurance raisonnable correspond à un niveau élevé d’assurance, qui ne garantit toutefois pas qu’un audit réalisé conformément à la Loi du 23 juillet 2016 et aux ISA telles qu’adoptées pour le Luxembourg par la CSSF permettra toujours de détecter toute anomalie significative qui pourrait exister. Les anomalies peuvent provenir de fraudes ou résulter d’erreurs et elles sont considérées comme significatives lorsqu’il est raisonnable de s’attendre à ce que, individuellement ou collectivement, elles puissent influencer sur les décisions économiques que les utilisateurs des comptes annuels prennent en se fondant sur ceux-ci.

Dans le cadre d’un audit réalisé conformément à la Loi du 23 juillet 2016 et aux ISA telles qu’adoptées pour le Luxembourg par la CSSF, nous exerçons notre jugement professionnel et faisons preuve d’esprit critique tout au long de cet audit. En outre :

- nous identifions et évaluons les risques que les comptes annuels comportent des anomalies significatives, que celles-ci proviennent de fraudes ou résultent d’erreurs, concevons et mettons en œuvre des procédures d’audit en réponse à ces risques, et réunissons des éléments probants suffisants et appropriés pour fonder notre opinion. Le risque de non-détection d’une anomalie significative résultant d’une fraude est plus élevé que celui d’une anomalie significative résultant d’une erreur, car la fraude peut impliquer la collusion, la falsification, les omissions volontaires, les fausses déclarations ou le contournement du contrôle interne ;
- nous acquérons une compréhension des éléments du contrôle interne pertinents pour l’audit afin de concevoir des procédures d’audit appropriées aux circonstances et non dans le but d’exprimer une opinion sur l’efficacité du contrôle interne de la Société ;
- nous apprécions le caractère approprié des méthodes comptables retenues et le caractère raisonnable des estimations comptables faites par le Conseil d’Administration, de même que les informations y afférentes fournies par ce dernier ;

- nous tirons une conclusion quant au caractère approprié de l'utilisation par le Conseil d'Administration du principe comptable de continuité d'exploitation et, selon les éléments probants obtenus, quant à l'existence ou non d'une incertitude significative liée à des événements ou situations susceptibles de jeter un doute important sur la capacité de la Société à poursuivre son exploitation. Si nous concluons à l'existence d'une incertitude significative, nous sommes tenus d'attirer l'attention des lecteurs de notre rapport sur les informations fournies dans les comptes annuels au sujet de cette incertitude ou, si ces informations ne sont pas adéquates, d'exprimer une opinion modifiée. Nos conclusions s'appuient sur les éléments probants obtenus jusqu'à la date de notre rapport. Cependant, des événements ou situations futurs pourraient amener la Société à cesser son exploitation ;
- nous évaluons la présentation d'ensemble, la forme et le contenu des comptes annuels, y compris les informations fournies dans les notes, et apprécions si les comptes annuels représentent les opérations et événements sous-jacents d'une manière propre à donner une image fidèle.

Nous communiquons aux responsables du gouvernement d'entreprise notamment l'étendue et le calendrier prévu des travaux d'audit et nos constatations importantes, y compris toute déficience importante du contrôle interne que nous aurions relevée au cours de notre audit.

PricewaterhouseCoopers, Société coopérative
Représentée par

Luxembourg, le 21 mars 2018



Christiane Schaus

LuxTram S.A.
Société anonyme
Annexe aux Comptes Annuels
Au 31 décembre 2017

NOTE 1 - INFORMATIONS GENERALES

La société LuxTram S.A. (ci-après « la Société ») a été constituée en date du 22 octobre 2014 sous la forme d'une société anonyme (S.A.) pour une durée illimitée.

Le siège social est établi à Luxembourg.

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

Elle a pour objet la planification, l'élaboration, la réalisation et l'exploitation de lignes de tramway sur le territoire de la Ville de Luxembourg et de ses communes avoisinantes. La société est le maître d'ouvrage en vue notamment de la réalisation des travaux d'infrastructures de lignes de tramway, de la commande des rames, de la construction de centres de remisage et de maintenance et de la réalisation de mesures compensatoires nécessaires en matière environnementale. Elle est en charge notamment de la gestion et de la maintenance de l'infrastructure et des rames de tramway, ainsi que de l'exploitation des lignes de tramway. Elle réalisera toutes les études, les adjudications de marchés et les travaux de construction et acquerra le matériel roulant. La Société pourra aussi confier à des tiers toutes les missions dont elle est investie, conformément aux règles applicables en matière de marchés publics.

En vue de la réalisation de l'infrastructure et de l'exploitation du tramway, l'Etat du Grand-Duché de Luxembourg et l'administration communale de la ville de Luxembourg ont décidé de constituer une société de droit privé : la société LuxTram S.A..

Dans un souci d'efficacité et d'optimisation des moyens, il a été décidé de fusionner le GIE Tramway Luxembourg (anciennement dénommé GIE Luxtram) constitué en 2007 et la société anonyme LuxTram S.A. par absorption du GIE afin de disposer d'une seule entité pour réaliser la construction de l'infrastructure et l'exploitation du tram. Le projet de fusion entre l'entité absorbante, LuxTram S.A. et l'entité absorbée, GIE Tramway Luxembourg a été déposé en date du 4 décembre 2014. Il a été approuvé par l'Assemblée Générale Extraordinaire des actionnaires de LuxTram S.A. en date du 15 janvier 2015, avec effet rétroactif au 1^{er} janvier 2015. La fusion a entraîné le transfert par le GIE Tramway Luxembourg de tous ses éléments d'actif et de passif, sans exception, à LuxTram S.A., et la dissolution sans liquidation après la réalisation de la fusion du GIE Tramway Luxembourg.

NOTE 2 - PRINCIPES, REGLES ET METHODES D'EVALUATION

2.1 Principes généraux

Les comptes annuels sont établis conformément aux dispositions légales et réglementaires en vigueur au Luxembourg selon la méthode du coût historique.

Les politiques comptables et les principes d'évaluation sont, en dehors des règles imposées par la Loi modifiée du 19 décembre 2002, déterminés et mis en place par le Conseil d'Administration.

La préparation des comptes annuels implique le recours à un certain nombre d'estimations comptables déterminantes. Elle impose aussi au Conseil d'Administration d'exercer son jugement dans l'application des principes comptables. Tout changement dans les hypothèses peut avoir des répercussions significatives sur les comptes annuels de la période durant laquelle ces hypothèses ont changé. Le Conseil d'Administration estime que les hypothèses sous-jacentes sont adéquates et que les comptes annuels donnent ainsi une image fidèle de la situation financière et des résultats de la Société.

La Société fait des estimations et hypothèses qui ont une incidence sur les montants repris à l'actif et au passif au cours de la période suivante. Les estimations et les jugements sont évalués de façon continue et se basent sur l'expérience passée et d'autres facteurs, dont des anticipations d'événements futurs jugés raisonnables dans ces circonstances.

2.2 Principales règles d'évaluation

Les principales règles d'évaluation adoptées par la Société sont les suivantes :

2.2.1. Immobilisation incorporelles

Les immobilisations incorporelles sont évaluées au coût d'acquisition historique qui comprend les frais accessoires, ou au coût de revient, déduction faite des amortissements et corrections de valeur cumulés. Ces corrections de valeur ne sont pas maintenues lorsque les raisons qui les ont motivées ont cessé d'exister.

	Taux d'amortissement	Méthode d'amortissement
Concessions, brevets, licences, marques ainsi que droits et valeurs similaires	16,67 % à 33,33 %	Linéaire

NOTE 2 - PRINCIPES, REGLES ET METHODES D'EVALUATION (Suite)

2.2 Principales règles d'évaluation (suite)

2.2.2 Immobilisations corporelles

Les immobilisations corporelles sont évaluées au coût d'acquisition qui comprend les frais accessoires ou au coût de revient. Les immobilisations corporelles sont amorties sur base de leurs durées d'utilisation estimées.

	Taux d'amortissement	Méthode d'amortissement
Agencements et aménagements de terrains	5 %	Linéaire
Constructions sur sol d'autrui	2 %	Linéaire
Installations techniques	10 %	Linéaire
Véhicules de transport et de manutention	5 % à 25 %	Linéaire
Véhicules de transport : rames de tramway	5 % à 33,33 %	Linéaire
Outillage	33,33 %	Linéaire
Mobilier et matériel publicitaire	10 % à 33,33 %	Linéaire
Matériel informatique	25 %	Linéaire
Autres installations diverses	10 %	Linéaire

Les terrains ne sont pas amortis.

Lorsque la Société considère qu'une immobilisation corporelle a subi une diminution de valeur de nature durable, une réduction de valeur complémentaire est effectuée de manière à refléter cette perte. Ces corrections de valeur ne sont pas maintenues lorsque les raisons qui les ont motivées ont cessé d'exister.

2.2.3 Stocks de matières premières et consommables

Les stocks de matières premières et de consommables sont évalués au plus bas du prix d'acquisition déterminé sur la base des prix moyens pondérés ou de leur valeur de réalisation. Une correction de valeur est enregistrée lorsque le prix de marché est inférieur au prix d'acquisition. Les corrections de valeur ne sont pas maintenues lorsque les raisons qui les ont motivé ont cessé d'exister.

2.2.4 Créances

Les créances sont enregistrées à leur valeur nominale. Elles font l'objet de corrections de valeur lorsque leur recouvrement est compromis. Ces corrections de valeur ne sont pas maintenues si les raisons qui ont motivé leur constitution ont cessé d'exister.

NOTE 2 - PRINCIPES, REGLES ET METHODES D'EVALUATION (Suite)

2.2 Principales règles d'évaluation (suite)

2.2.5 Conversion des postes en devise

La Société tient sa comptabilité en EUR.

Toutes les transactions exprimées dans une devise autre que l'Euro sont enregistrées en Euro au cours de change en vigueur à la date de transaction. Les frais d'établissement et les immobilisations exprimés dans une autre devise que l'Euro sont converties en Euro au cours de change historique en vigueur au moment de la transaction. A la date de clôture, ces immobilisations restent converties au cours de change historique.

Les avoirs en banques sont convertis aux taux de change en vigueur à la date de clôture des comptes. Les pertes et les profits de change en résultant sont enregistrés au compte de profits et pertes de l'exercice.

Les autres postes de l'actif et du passif sont évalués individuellement au plus bas, respectivement au plus haut, de leur valeur convertie au cours de change historique ou de leur valeur déterminée sur base des cours de change en vigueur à la date de clôture du bilan. Seules les pertes de change non réalisées sont comptabilisées dans le compte de profits et pertes. Les gains de change sont enregistrés au compte de profits et pertes au moment de leur réalisation.

2.2.6 Comptes de régularisation actif

Ce poste comprend les charges comptabilisées pendant l'exercice mais qui sont imputables à un exercice ultérieur.

2.2.7 Subventions d'investissement en capital

Les subventions reçues de l'Etat luxembourgeois et de la Ville de Luxembourg relatives au financement d'un investissement sont inscrites dans les « capitaux propres » pour leur valeur initiale. Elles sont amorties selon le même principe et sur la même durée que l'actif auquel elles se rapportent.

2.2.8 Provisions

Les provisions ont pour objet de couvrir des pertes ou des dettes qui sont nettement circonscrites quant à leur nature mais qui, à la date de clôture du bilan, sont ou probables ou certaines mais indéterminées quant à leur montant ou quant à leur date de survenance.

Des provisions sont également constituées pour couvrir des charges qui trouvent leur origine dans l'exercice ou dans un exercice antérieur et qui sont nettement circonscrites quant à leur nature mais qui, à la date de clôture du bilan, sont ou probables ou certaines mais indéterminées quant à leur montant ou à la date de leur survenance.

NOTE 2 - PRINCIPES, REGLES ET METHODES D'EVALUATION (Suite)

2.2 Principales règles d'évaluation (suite)

2.2.9 Dettes

Les dettes sont enregistrées à leur valeur de remboursement. Lorsque le montant à rembourser sur des dettes est supérieur au montant reçu, la différence est portée au compte de profits et pertes à l'émission de la dette.

2.2.10 Chiffre d'affaires net

Le chiffre d'affaires net comprend les montants résultant de la vente des produits et de la prestation des services correspondant aux activités ordinaires de la Société, déduction faite des réductions sur vente, ainsi que de la taxe sur la valeur ajoutée et d'autres impôts directement liés au chiffre d'affaires.

NOTE 3 - IMMOBILISATIONS INCORPORELLES

Les mouvements de l'exercice se présentent comme suit :

<i>(en euros)</i>	Concessions, brevets, licences, marques, ainsi que droits et valeurs similaires	Acomptes versés et immobilisations incorporelles en cours	Total
Valeur brute au début de l'exercice	227 604,50	18 226 449,98	18 454 054,48
Entrées au cours de l'exercice	3 895 168,49	841 864,27	4 737 032,76
Transferts au cours de l'exercice	16 139 290,51	(16 139 290,51)	-
Valeur brute à la fin de l'exercice	20 262 063,50	2 929 023,74	23 191 087,24
Corrections de valeurs cumulées au début de l'exercice	(80 546,34)	-	(80 546,34)
Dotations de l'exercice	(407 628,77)	-	(407 628,77)
Corrections de valeurs cumulées à la fin de l'exercice	(488 175,11)	-	(488 175,11)
Valeur nette à la fin de l'exercice	19 773 888,39	2 929 023,74	22 702 912,13
Valeur nette au début de l'exercice	147 058,16	18 226 449,98	18 373 508,14

NOTE 4 - IMMOBILISATIONS CORPORELLES

Les mouvements de l'exercice se présentent comme suit :

Exercice 2017 (en €)	Terrains et constructions	Instal. tech. et machines	Autres instal., outillage et mobilier	Acomptes versés et immo. corp. en cours	Total
Valeur brute au début de l'exercice	-	-	696 256,04	61 743 758,99	62 440 015,03
Entrées au cours de l'exercice	65 408 312,74	33 509 504,22	1 417 397,33	2 488 418,68	102 823 632,97
Sorties au cours de l'exercice	-	-	-1 332,00	-	-1 332,00
Transferts au cours de l'exercice	39 880 513,84	20 677 984,59	458 590,39	-61 017 088,82	-
Valeur brute à la fin de l'exercice	105 288 826,58	54 187 488,81	2 570 911,76	3 215 088,85	165 262 316,00
Corrections de valeurs cumulées au début de l'exercice	-	-	-339 842,06	..	-339 842,06
Dotations de l'exercice	-495 743,50	-246 168,79	-179 036,52	..	-920 948,81
Transferts de l'exercice	-	-8 999,70	8 990,70	..	-
Corrections de valeurs cumulées à la fin de l'exercice	- 495 743,50	-255 168,49	-509 878,88	..	-1 260 790,87
Valeur nette à la fin de l'exercice	104 793 083,08	53 932 320,32	2 061 032,88	3 215 088,85	164 001 525,13
Valeur nette au début de l'exercice	-	-	356 413,98	61 743 758,99	62 100 172,97

NOTE 5 - CAPITAL SOUSCRIT

Le capital souscrit et libéré s'élève au 31 décembre 2017 à 6 000 000 actions ayant chacune une valeur de 1 EUR. Les actions sont toutes de la même catégorie et bénéficient des mêmes droits. En dehors des actions décrites ci-dessus, il n'existe pas de parts bénéficiaires, d'obligations convertibles ou de titres ou droits similaires.

NOTE 6 - RESERVE LEGALE

Sur les bénéfices nets, il doit être prélevé annuellement 5 % pour constituer le fonds de réserve prescrit par la loi luxembourgeoise. Ce prélèvement cesse d'être obligatoire lorsque la réserve atteint le dixième du capital. La réserve légale ne peut être distribuée.

NOTE 7 - SUBVENTIONS D'INVESTISSEMENT

Les mouvements de l'exercice se présentent comme suit :

(en euros)	Valeur nette 2016	Affectation de l'exercice	Reprise au résultat de l'exercice	Valeur nette 2017
Subv. Invest. ETAT	0,00	138 828 561,21	(587 328,91)	138 241 232,30
Subv. Invest. VDL	0,00	71 301 691,10	(293 664,46)	71 008 026,64
Total	0,00	210 130 252,31	(880 993,37)	209 249 258,94

NOTE 8 - CREANCES

Les créances se composent principalement de :

<i>(en euros)</i>	31/12/2017 durée inférieure à un an	31/12/2016 durée inférieure à un an
Clients < 1 an	72 554,00	-
Fournisseurs Autres avoirs < 1 an	241,64	-
Administration des Contributions - Avances	129 689,63	-
Subventions de fonctionnement à recevoir de l'Etat	-	1 410 000,00
Retenue d'impôt / traitements et salaires	-	874,30
TVA - Autres créances	3 473 034,26	3 869 260,65
TVA étrangères	313,50	-
TVA France à régulariser	-	795,00
Créances / jetons de présence	66,36	1 920,11
Total	3 675 899,39	5 282 850,06

NOTE 9 - DETTES

Les dettes se composent comme suit :

<i>(en euros)</i>	Durée inférieure à un an (2017)	Durée de un à cinq ans (2017)	Total 31/12/2017	Total 31/12/2016
Subventions d'investissement de l'Etat	-	18 682 438,79	18 682 438,79	76 819 000,00
Subventions d'investissement de la VDL	-	2 239 308,90	2 239 308,90	35 922 500,00
Subventions de fonctionnement de l'Etat	7 794 181,00	-	7 794 181,00	7 618 092,06
Subventions de fonctionnement de la VDL	5 981 756,74	-	5 981 756,74	5 892 862,26
Subventions d'exploitation de l'Etat	1 835 164,02	-	1 835 164,02	354 412,94
Subventions d'exploitation de la VDL	719 681,99	-	719 681,99	213 956,46
Dettes sur achats et prestations de services	21 113 915,96	-	21 113 915,96	391 845,92
Fournisseurs - dépôts de garantie	837 092,54	-	837 092,54	705 198,61
Fournisseurs - comptes prorata	509 900,39	-	509 900,39	117 004,62
Fournisseurs - factures non parvenues	58 603,95	-	58 603,95	260 289,55
Dettes fiscales	55 740,03	-	55 740,03	27 825,26
Dettes sociales	253 420,89	-	253 420,89	75 097,35
Autres dettes	149 069,19	-	149 069,19	68 899,40
Total	39 308 526,70	20 921 747,69	60 230 274,39	128 466 984,43

Ces dettes ne sont pas subordonnées.

NOTE 10 - UTILISATION DES SUBVENTIONS

Les subventions accordées par la Ville de Luxembourg (VDL) et par l'Etat du Grand-Duché ont ainsi été utilisées :

<i>(en euros)</i>	Valeur nette 2016	Augmentation 2017	Consommation 2017	Consommation cumulée depuis 2014	Transfert en capitaux propres 2017 *	Valeur nette 2017
Subv. Invest. ETAT	76 819 000,00	80 692 000,00	-	-	(138 828 561,21)	18 682 438,79
Subv. Invest. VDL	35 922 500,00	37 618 500,00	-	-	(71 301 691,10)	2 239 308,90
Subv. de fonct. ETAT	7 618 092,06	3 272 300,00	(3 096 211,06)	(7 212 751,48)	-	7 794 181,00
Subv. de fonct. VDL	5 892 862,26	1 637 000,00	(1 548 105,52)	(3 606 375,74)	-	5 981 756,74
Subv. d'exploit. ETAT	354 412,94	3 419 300,00	(1 938 548,92)	(2 250 635,98)	-	1 835 164,02
Subv. d'exploit. VDL	213 956,46	1 475 000,00	(969 274,47)	(1 125 318,01)	-	719 681,99
Total	126 820 823,72	128 114 100,00	(7 552 139,97)	(14 195 081,21)	(210 130 252,31)	37 252 531,44

* Ces subventions sont relatives à des immobilisations mises en service durant l'exercice 2017 et reclassées en « Subventions d'investissement » dans les capitaux propres.

NOTE 11 - PERSONNEL

La Société a employé en moyenne 60 personnes au cours de l'exercice 2017 (20 personnes en 2016).

NOTE 12 - REMUNERATIONS ALLOUEES AUX MEMBRES DES ORGANES D'ADMINISTRATION ET DE SURVEILLANCE

Les rémunérations allouées aux membres des organes d'administration et de surveillance au titre de leurs fonctions supportées au cours de l'exercice se ventilent comme suit :

<i>(en euros)</i>	2017	2016
Organes d'administration et de surveillance	134 272,02	139 126,29
Total	134 272,02	139 126,29

NOTE 13 - AVANCES ET CREDITS ACCORDES AUX MEMBRES DES ORGANES D'ADMINISTRATION ET DE SURVEILLANCE

La Société n'a accordé aucune avance et aucun crédit aux membres des organes d'administration et de surveillance au cours de l'exercice 2017.

NOTE 14 - ENGAGEMENTS HORS BILAN

La Société est engagée dans un contrat de leasing dont les échéances restant dues au 31 décembre 2017 s'élèvent à 3 998,40 EUR et d'une garantie bancaire pour un montant de 44 316,22 EUR.

Au 31 décembre 2017, les engagements sur commandes en cours s'élèvent à 78 755 057,05 EUR.

NOTE 15 - EVENEMENTS POSTERIEURS A LA CLOTURE

Il n'y a pas eu d'événements postérieurs à la clôture.

**FEUX ROUGES, STOP !
NE RESTEZ PAS SUR LA VOIE ET
NE VOUS BOUSCULEZ PAS**

**RED TRAFFIC LIGHTS, STOP!
DON'T STAY ON THE TRACKS
AND DON'T PUSH ONE ANOTHER**

**AMPEL ROT, STOP!
BLEIBEN SIE NICHT AUF DEN GLEISEN
STEHEN UND DRÄNGELN SIE NICHT**

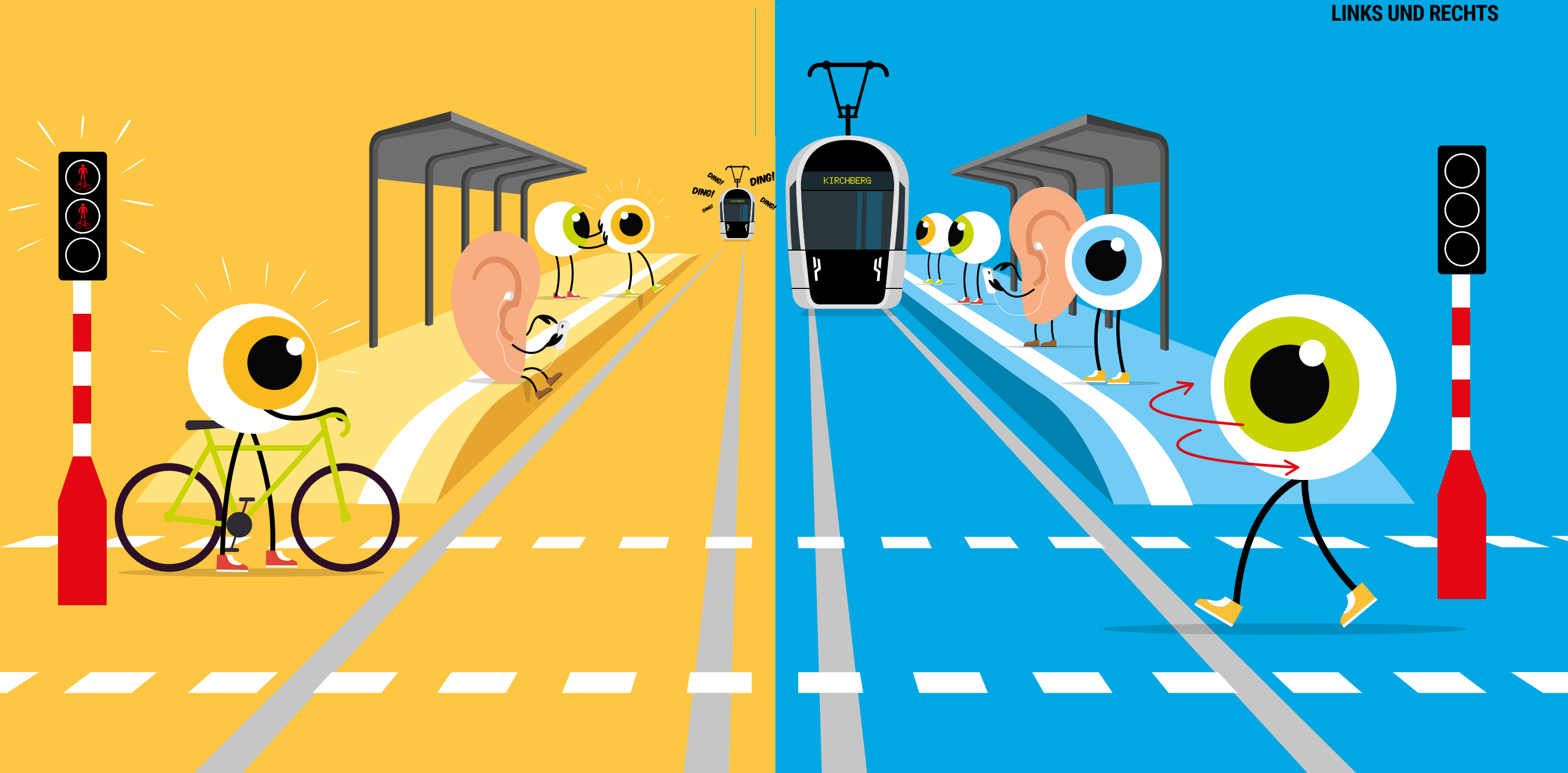
ÄREN TRAM

**JE PRENDS LE TRAM
I TAKE THE TRAM
ICH NEHME DIE TRAM**

**RESTEZ DERRIÈRE LA LIGNE BLANCHE
À L'ARRIVÉE DU TRAM FEUX ÉTEINTS,
JE PASSE EN REGARDANT DES 2 CÔTÉS**

**STAY BEHIND THE WHITE LINE WHEN
THE TRAM IS ARRIVING LIGHTS OFF,
I CROSS LOOKING BOTH WAYS**

**BLEIBEN SIE BEI EINFAHRT DER TRAM
HINTER DER WEISSEN LINIE AMPEL AUS,
ICH ÜBERQUERE UND SCHAU NACH
LINKS UND RECHTS**





"Neien Tramsschapp"
61, Circuit de la Foire Internationale
L-1347 Luxembourg

☎ 27 20 39 -1

💻 www.luxtram.lu



LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère du Développement durable
et des Infrastructures

