

RAPPORT D'ACTIVITÉ 2015



SOMMAIRE

EMBARQUEMENT IMMINENT	05
LE TRAM, DU PROJET À LA RÉALISATION	06
UNE AVENTURE COLLECTIVE	08
CONSEIL D'ADMINISTRATION & COMITÉ PROJET	10
UNE ANNÉE CHARNIÈRE POUR LE TRAM	12
UNE LIGNE DE 16 KILOMÈTRES À METTRE EN ŒUVRE	14
DES RAMES POUR PORTER L'IMAGE D'UN LUXEMBOURG EMPREINT DE MODERNITÉ	20
ORGANIGRAMME & ÉQUIPE	26
AVEC LE TRAMSSCHAPP, L'ENGAGEMENT DES TRAVAUX	29
UNE COMMUNICATION QUI SUSCITE L'ENGAGEMENT	35
RAPPORT FINANCIER DE L'EXERCICE 2015	38



EMBARQUEMENT IMMINENT

Les statuts de la société Luxtram S.A. ont été officiellement établis devant notaire le 21 octobre 2014. Société anonyme à capitaux publics, Luxtram S.A. a été mise en place par le ministère du Développement durable et des Infrastructures, représenté par le Ministre François Bausch, et par la Ville de Luxembourg, représentée par la bourgmestre, Lydie Polfer, et la Première échevine, Sam Tanson. A travers les statuts de Luxtram, les deux actionnaires publics ont confié à la société anonyme la mission d'assurer la conception, la réalisation et l'exploitation du réseau de tramway de Luxembourg.

Le projet de tramway luxembourgeois peut désormais se concrétiser suite à l'adoption par les députés luxembourgeois, le 4 juin 2014, de la loi de financement de la réalisation du tronçon reliant la Gare centrale au Circuit de la Foire Internationale (7,5 km), pour un montant de 230,5 millions d'euros, soit les deux tiers du budget total nécessaire. Les membres du Conseil communal de la Ville de Luxembourg ont approuvé le 14 juillet 2014, la participation financière de la Ville correspondant à un tiers du budget global, à savoir 115,26 millions d'euros. Afin de permettre la réalisation des autres tronçons de la ligne de tramway qui reliera le Findel à la Cloche d'Or, une autre loi de financement devra être soumise à l'approbation des députés.

Depuis le 1^{er} janvier 2015, Luxtram S.A. prend le relais du travail réalisé depuis 2007 par le Groupement d'Intérêt Economique, GIE Luxtram, qui avait été créé par le Conseil Communal de la Ville de Luxembourg et le Conseil de Gouvernement, avec pour objet la planification d'un projet de tram léger.

Luxtram S.A. contribue à la diversification des transports publics et au développement de la mobilité durable à l'échelle du Luxembourg. Le tramway, dans ce contexte, est envisagé comme un projet structurant au niveau de la capitale luxembourgeoise et du pays et doit s'insérer au sein de l'environnement urbain de manière respectueuse et qualitative.

2015 constitue le premier exercice complet de Luxtram S.A.

Vous tenez entre vos mains son premier rapport annuel.

LE TRAM, DU PROJET À LA RÉALISATION

C'EST À L'INITIATIVE DU MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DES INFRASTRUCTURES ET DE LA VILLE DE LUXEMBOURG QUE LUXTRAM S.A. A VU LE JOUR.

Ses deux actionnaires publics lui ont donné pour mission de réaliser et d'exploiter ce projet de tram, qui doit transformer la mobilité à l'échelle de la Ville et au-delà.

Monsieur Bausch, en quoi ce projet de tramway est-il essentiel pour Luxembourg ?

François Bausch : Aujourd'hui, la Ville de Luxembourg a la chance de connaître une croissance démographique importante, intégrant une richesse culturelle unique en Europe de par la diversité de la population qui la rejoint. Cette belle croissance s'accompagne de nouveaux défis. Le tramway apporte une réponse concrète et particulièrement pertinente aux besoins des personnes qui se déplacent au Luxembourg. Avec le tramway, nous entendons transformer la mobilité, bien au-delà de la capitale, à l'échelle nationale, voire de la Grande Région. Plus qu'un moyen de transport, le tramway est également un levier du développement économique du pays, à la hauteur du potentiel de Luxembourg.

Madame Polfer, la Ville est l'autre actionnaire de ce projet. En tant que bourgmestre de Luxembourg, qu'attendez-vous de ce tramway ?

Lydie Polfer : Le tramway doit faciliter la mobilité au cœur de Luxembourg mais aussi contribuer à la transformation de la Ville et à son développement. Il va permettre de rapprocher les différents quartiers de la Ville et faciliter les déplacements de chacun au sein de la capitale. Demain, il sera tout simplement plus facile, pour quelqu'un qui se trouve au Kirchberg, de s'accorder un moment de shopping sur son temps de midi, ou de sortir manger dans le Centre. Les rési-

ENTRETIEN CROISÉ

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



dents pourront plus facilement accéder aux différents quartiers, pour profiter des activités culturelles proposées, au Grand Théâtre ou au cinéma par exemple. Le tramway doit favoriser la mixité, permettre de nouvelles rencontres.

Dans quelle mesure cette ligne de tramway va-t-elle transformer la mobilité au-delà de la Ville de Luxembourg ?

François Bausch : Au-delà de la ligne, c'est l'ensemble de l'offre de transport qui est réorganisé au niveau national. Avec le développement de nœuds d'échanges intermodaux tout au long du parcours du tram, comme des Park + Ride, la possibilité de louer des vélos, des dessertes de bus ou encore une station ferroviaire, ce projet encourage le recours aux transports en commun et la mobilité douce. Le tramway, en tant qu'infrastructure de qualité digne d'une capitale européenne, permettra d'offrir plus de confort à chacun dans ses déplacements. Le recours au tramway, en outre, doit permettre de réduire la congestion du trafic et d'améliorer les conditions environnementales en ville.

A quoi la Ville est-elle particulièrement attentive, dans le développement de ce projet de tramway ?

Lydie Polfer : Il s'agit d'un projet d'envergure pour la Ville, de nature à la transformer en profondeur. Une attention particulière, dans le développement de ce projet, est portée à l'aménagement du territoire, à son intégra-

tion dans le paysage urbain. Il est important que son insertion dans la Ville soit harmonieuse et respectueuse de l'architecture existante et du patrimoine historique. Le matériel roulant choisi circulera sur une plateforme engazonnée tout au long du Plateau du Kirchberg. Au Centre-Ville, les rames pourront fonctionner sans que nous ayons à installer de ligne aérienne. À long terme, grâce à ce projet, nous aurons la possibilité de donner à Luxembourg un nouveau visage, plus moderne, plus vivant, autour des nœuds d'échanges notamment.

Quelles sont les clés de réussite de la mise en œuvre d'un tel projet ?

François Bausch : Notre objectif est de mettre en œuvre ce projet dans le respect d'un cadre établi. Nous sommes particulièrement vigilants à ce que ce projet réponde à des exigences de qualité élevées, qu'il puisse être mis en œuvre dans le délai imparti et dans le respect du budget. Plus qu'un moyen de transport, nous souhaitons que chacun soit fier de ce tramway et prenne plaisir à l'utiliser.

Lydie Polfer : La réussite d'un tel chantier exige évidemment l'engagement des parties prenantes, qu'il s'agisse des collaborateurs Luxtram, des équipes opérationnelles des entreprises partenaires ou des nombreux interlocuteurs au niveau de l'administration. L'entente des parties en présence constitue évidemment une clé de succès. Nous sommes désormais impatients de voir ce projet se concrétiser.



UNE AVENTURE COLLECTIVE



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

La décision de mettre en œuvre le projet de tram au cœur de la Ville de Luxembourg constitue un engagement fort de nos élus, au niveau de l'État et de la Ville de Luxembourg, pour le développement futur de notre capitale, premier moteur économique du pays. Luxtram S.A. s'est ainsi vue confier la mission de traduire leur vision et de concrétiser ce projet ambitieux. En tant que premier Président du Conseil d'administration de Luxtram S.A., je suis particulièrement honoré de veiller à la mise en œuvre de ce projet structurant aux côtés d'équipes très engagées. À commencer par les autres membres du Conseil d'administration, qui veillent avec attention à la bonne gouvernance de ce projet. Le Conseil d'administration de Luxtram S.A., société à capitaux publics, figure parmi les premiers à compter autant de femmes

que d'hommes. Cette parité constitue une richesse et un exemple à suivre en faveur d'une plus grande diversité à l'échelle de la société. Un tel projet ne pourrait pas non plus voir le jour sans l'implication des collaborateurs de Luxtram S.A. Ils sont aujourd'hui fédérés autour de Monsieur André von der Marck, qui dispose d'une longue

« AVEC TOUTE CETTE ÉQUIPE, NOUS SOMMES PLUS ENGAGÉS QUE JAMAIS À FAIRE DU TRAM UNE RÉALITÉ »

expérience accumulée dans la mise en œuvre de lignes de tramway dans d'autres villes européennes.

La mission qui a été confiée à Luxtram S.A. constitue une aventure que je suis heureux de pouvoir accompagner. Parce qu'une ville n'est pas l'autre, on ne peut pas concevoir un tel projet en se contentant de répliquer à Luxembourg ce qui a pu être réalisé ailleurs. Au quotidien, notre rôle en tant que collaborateurs de Luxtram, n'est autre que de parvenir à concrétiser la vision portée par nos actionnaires et le Conseil d'administration. L'expérience accumulée et la large réflexion préalable au lancement du projet constituent des éléments forts sur lesquels s'appuie le développement du tram. Cependant, les premières étapes d'un tel projet, qui nous ont principalement occupés en 2015, exigent de s'aventurer en

« METTRE EN ŒUVRE UNE LIGNE DE TRAM, C'EST PRENDRE PART À UNE HISTOIRE COLLECTIVE. CHACUN DES ÉLÉMENTS QUI LA CONSTITUE EST IMPORTANT. »

de celles et ceux qui, très concrètement, construisent le tram, en nous assurant que les lignes directrices définies sont bien respectées. Considérant l'ensemble des parties du projet, nous avons pour objectif de les assembler de manière cohérente, en veillant à garantir la qualité du projet qui nous occupe. C'est dans cette optique que l'ensemble des collaborateurs de Luxtram S.A. s'engage à accompagner le Conseil d'administration, pour faire de ce projet une

terrain inconnu, de défricher afin de s'assurer de mieux construire. Notre mission, au quotidien, est d'être sur le terrain auprès



Paul HOFFMANN
Vice-président de Luxtram S.A.

Si le Conseil d'administration veille à la réalisation de la vision portée par les actionnaires de Luxtram S.A. que sont l'État et la Ville de Luxembourg, l'autre défi est de parvenir à la traduire au niveau opérationnel. Dans la gouvernance organisée entre le Conseil d'administration et la direction générale, plusieurs directions de projet ont été mises en place pour s'assurer de la plus juste mise en œuvre du tramway dans toutes ses dimensions. Déployer, puis exploiter un service de tramway exige en effet de prendre en considération de nombreux aspects. Le premier est de construire la ligne sur laquelle le tramway pourra circuler, en veillant à son intégration optimale dans l'environnement urbain de Luxembourg. Le second réside dans le choix du matériel roulant, qui doit répondre à des exigences de confort et d'utilisabilité tout en offrant une capacité suffisante pour que le tram demeure un moyen de transport plaisant et privilégié des utilisateurs.

« LA RÉALISATION DU TRAMWAY LUXEMBOURGEOIS CONSTITUE UN PROJET AMBITIEUX, AUX MULTIPLES FACETTES. »

À travers ces deux missions, piliers essentiels du projet de développement du tramway, Luxtram contribue à l'amélioration de la mobilité générale à l'échelle de la capitale. Le tram constituera la colonne vertébrale du transport public au niveau de l'agglomération urbaine. Avec lui, c'est l'offre de transport public dans son ensemble qui gagnera en capacité et en qualité. Au-delà de la mise en œuvre du tramway, il faut d'ores et déjà penser à l'exploitation du service, ainsi qu'à l'entretien des rames de tramway, au niveau notamment du Centre de Remisage et de Maintenance. Le déploiement de ces différentes dimensions, en outre, s'inscrit dans un cadre bien défini, tant financièrement que qualitativement. Il est aussi essentiel, dès à présent, de pouvoir présenter le projet et la manière dont il est mis en œuvre au grand public. Une communication régulière constitue un autre élément essentiel pour assurer le succès futur du tram luxembourgeois.

réussite complète. Depuis le lancement de l'aventure, nous avons la chance de pouvoir compter sur une équipe de collaborateurs engagés, mais aussi sur la confiance d'un Conseil d'administration impliqué. L'occasion m'est donnée, à travers ce premier rapport d'activité, de tous les remercier.



André VON DER MARCK
Directeur Général 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.



René BIWER
Président
Administration des Ponts
et Chaussées
Directeur



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



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



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



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



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



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



Sam TANSON
Administration communale
de la Ville de Luxembourg
Première échevine



Marie-Josée VIDAL
Ministère du Développement
durable et des Infrastructures;
Département de l'aménage-
ment 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

COMITÉ PROJET

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 DES ATTRIBUTIONS FIXÉES PAR LE CONSEIL D'ADMINISTRATION.



De gauche à droite : **Michelle STEICHEN**, Ministère des Finances • **Thierry KUFFER**, Administration communale de la Ville de Luxembourg • **Guy BESCH**, Ministère du Développement durable et des Infrastructures • **René BIWER**, Président • **Paul HOFFMANN**, Vice-président • **André VON DER MARCK**, Luxtram S.A. • **Gilbert ZAHLES** Administration communale de la Ville de Luxembourg



UNE ANNÉE CHARNIÈRE POUR LE TRAM

2015 fut la première année de Luxtram S.A., et une année charnière pour le projet de développement d'un réseau de tramway à Luxembourg.

Si beaucoup considèrent la première année de Luxtram comme une période de mise en place, elle s'apparente avant tout à un temps d'engagement fort pour la concrétisation de ce projet.

L'année écoulée a donné lieu à des décisions et des actes essentiels pour que, à partir de 2017, le tramway luxembourgeois devienne une réalité sur l'étendue du Plateau du Kirchberg. Ce premier rapport, que vous tenez entre les mains, entend mettre en perspective ces étapes cruciales pour le bon développement de ce projet ambitieux.

La sélection d'un maître d'oeuvre, à qui a été confiée la réalisation des travaux de la ligne, est une étape essentielle dans la concrétisation de ce projet. Le choix et la commande du matériel roulant, qui accueillera quotidiennement des milliers de passagers, constituent un autre moment marquant de l'année écoulée. Enfin, le début des travaux du Centre de Remisage et Maintenance, le nouveau « Tramsschapp », est venu confirmer que le tramway n'était plus à considérer au stade de projet, mais comme une perspective concrète d'amélioration de la mobilité à l'échelle de la capitale et du pays.

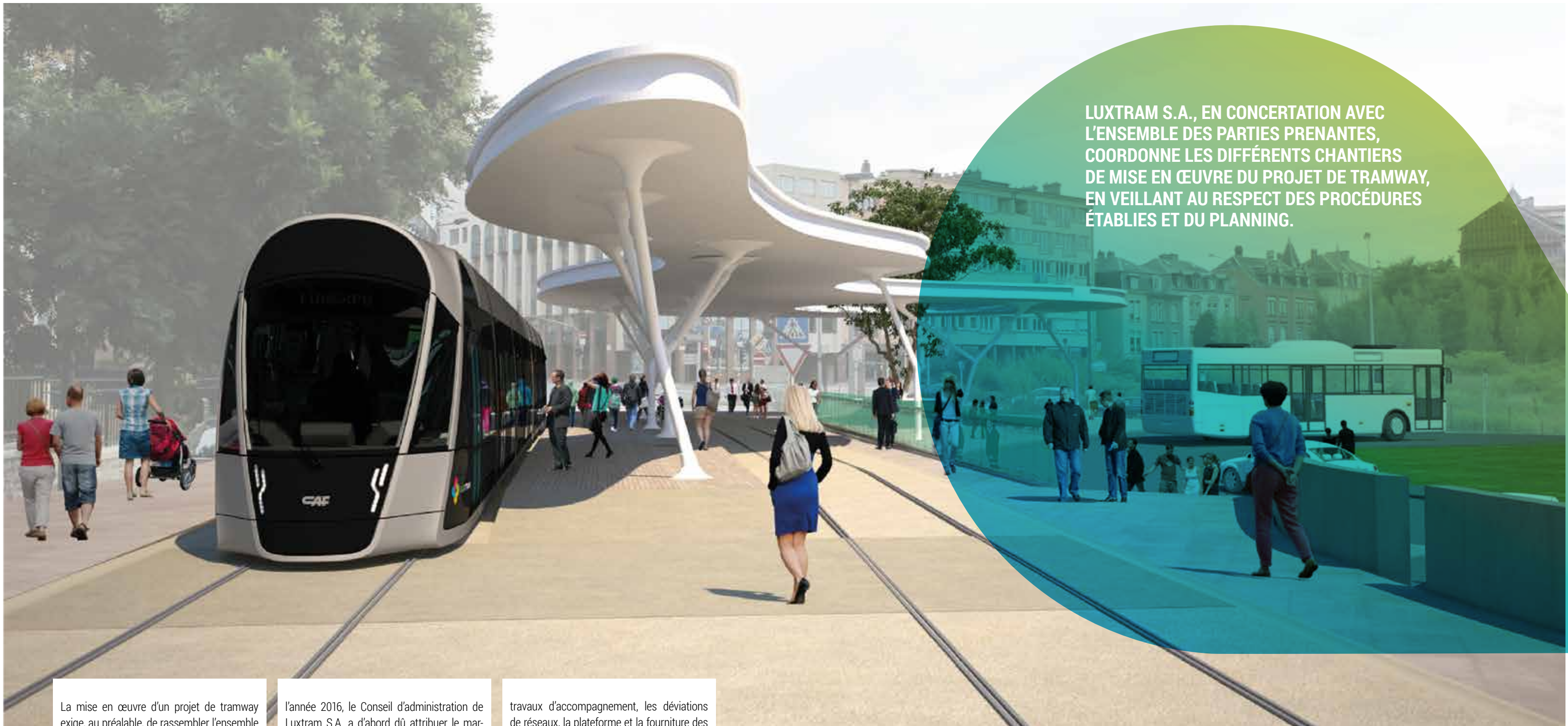
Ces engagements sont liés à des investissements essentiels pour le développement de Luxembourg. Plus que des contrats et des chiffres, c'est surtout le soutien des

nombreuses parties prenantes à ce projet, des collaborateurs de Luxtram à nos partenaires, sans oublier l'implication essentielle de nos actionnaires que sont l'Etat et la Ville de Luxembourg, que nous souhaitons mettre en avant.

Le tram luxembourgeois, c'est une histoire qui s'écrit au quotidien, avec la contribution d'un nombre grandissant de collaborateurs, au sein de Luxtram et de ses partenaires, tous engagés à faire du tram la plus belle des réalités. Tous contribuent à faire de ce projet une merveilleuse histoire collective.

- zone sans ligne aérienne de contact
- zone d'engazonnement de la plateforme tram
- stations
- pôles d'échanges





LUXTRAM S.A., EN CONCERTATION AVEC L'ENSEMBLE DES PARTIES PRENANTES, COORDONNE LES DIFFÉRENTS CHANTIERS DE MISE EN ŒUVRE DU PROJET DE TRAMWAY, EN VEILLANT AU RESPECT DES PROCÉDURES ÉTABLIES ET DU PLANNING.

La mise en œuvre d'un projet de tramway exige, au préalable, de rassembler l'ensemble des parties prenantes pour préparer le chantier et en élaborer les différentes phases.

En 2015, Luxtram a lancé plusieurs études d'ensemble, visant à figer les données fondamentales à la réalisation des 16 km de ligne. De nombreuses réflexions ont aussi été menées à propos des aménagements de l'espace public sur les divers tronçons ou encore de la conception des pôles d'échanges, le tout en concertation avec les différentes parties prenantes. À l'issue de ces réflexions, de nombreux principes d'aménagement ont pu être approuvés.

Pour que le chantier de construction de la ligne puisse débuter à l'entame de

l'année 2016, le Conseil d'administration de Luxtram S.A. a d'abord dû attribuer le marché de prestation de services pour la maîtrise d'œuvre générale du projet tramway. Au premier trimestre 2015, c'est le groupement e-tram qui a été désigné pour mener cette mission. e-tram est une association momentanée entre les sociétés luxembourgeoises Paul Wurth - Geprolux, Luxplan, Beng architectes associés, Felgen & Associés Engineering, et les françaises EGIS (mandataire du groupement) et atelier Villes & Paysages. Le consortium franco-luxembourgeois est en charge de la conception et du pilotage de la réalisation des 16 kilomètres de ligne de tram.

Luxtram en tant que maître d'ouvrage a lancé et attribué plusieurs autres marchés en 2015. Ils portent sur la réalisation de la ligne, les

travaux d'accompagnement, les déviations de réseaux, la plateforme et la fourniture des rails. Ces travaux d'aménagement et de mise en place de la ligne sur une zone dédiée et engazonnée, auront lieu tout au long des années 2016 et 2017.

Luxtram S.A. et ses équipes veillent et coordonnent l'ensemble des parties prenantes, afin d'assurer une orchestration optimale de chantier. Une des principales préoccupations de ce projet est d'intégrer, de la meilleure des manières, la ligne dans l'environnement urbain. Les équipes impliquées dans ce chantier veillent aussi à limiter les nuisances liées à l'aménagement de la ligne, ainsi qu'au respect des procédures visant la préservation du patrimoine historique et archéologique de la Ville de Luxembourg.

La place de l'Etoile sera réaménagée pour accueillir un nouveau pôle d'échanges du tram avec le bus et les modes doux.



Conférence de presse du 12 février 2015
Monsieur François Bausch, Madame Lydie Polfer et Madame Sam Tanson entourés des représentants des maîtrises d'œuvre du futur Tramsschapp et du groupement e-tram et des responsables de Luxtram S.A.



Ci-dessus et ci-dessous, l'allée Scheffer.

REDESSINER LA MOBILITÉ À TRAVERS LUXEMBOURG

Face aux défis de croissance auxquels est confrontée la capitale, il était nécessaire de repenser son offre de transport en commun.

Autour de la ligne de tram, c'est toute la mobilité à travers la Ville qui va être redéfinie. À l'horizon 2020-2021, la ligne comptera 24 haltes entre Cloche d'Or et Findel. Neuf nœuds intermodaux s'organiseront au niveau de plusieurs de ces haltes et permettront aux navetteurs de passer de la voiture, du train ou du bus, au tram. Une toute nouvelle halte ferroviaire, dénommée Pfaffenthal-Kirchberg, est actuellement développée au pied du Pont Rouge. À partir de 2017, elle permettra aux navetteurs qui se rendent au Luxembourg en train, de rejoindre directement l'entrée du Plateau du Kirchberg et d'arriver à leur destination très rapidement en tram.

Le tramway offrira l'opportunité de réorganiser les services de transport pour une mobilité plus efficiente. Les bus continueront à circuler dans la Ville, pour mieux desservir les quartiers décentrés. De nouveaux Park + Ride permettront aux utilisateurs de garer leur voiture pour emprunter ensuite le tram. Celui-ci disposera de voies dédiées tout au long des 16 kilomètres de ligne. La mise en œuvre de ce projet offre aussi une opportunité d'accompagner le développement de la mobilité



douce, avec des espaces dédiés pour sécuriser les déplacements de tous les usagers.

De cette manière, le tramway favorisera les flux au sein de la Ville, et rendra plus agréable l'accès à Luxembourg des visiteurs venus de l'extérieur.

Les qualités du tram devraient rapidement convaincre de nouveaux adeptes aux transports publics. C'est, au final, l'engorgement régulier des voies de la circulation qui se dissipera progressivement au profit d'une meilleure qualité de l'air.



Le Centre de Remisage et de Maintenance.



Le Kirchberg

Laurent NAIKEN
Architecte Paysagiste



« UNE INSERTION EN DOUCEUR, L'AFFIRMATION D'UN CARACTÈRE CONTEMPORAIN »

Comment avez-vous envisagé l'insertion du tram au sein de la Ville de Luxembourg ?

Nous sommes partis du projet dessiné lors de l'étude de faisabilité, avec la volonté de le faire prospérer et mûrir, pour lui donner sa véritable dimension urbaine, en embrassant toutes les composantes qui le constituent : sociale, esthétique, écologique, urbaine, révélatrice d'identités. Le tram sera amené à traverser diverses sections urbaines, tantôt naturelles, en dehors de la Ville, tantôt

contemporaines, en parcourant le Plateau du Kirchberg. D'autres sections ont un caractère plus historique, avec un patrimoine fort. Enfin, des sections devraient faire l'objet d'un important renouvellement, comme le quartier de la gare. D'autres, s'apparentant aujourd'hui à la campagne, vont considérablement s'urbaniser, comme le Ban de Gasperich. Le tramway devra donc s'immiscer de manière respectueuse dans la nature, tout en apportant une réponse démonstrative de ce qu'est une capitale européenne contemporaine, sans pour autant être trop bavard.

Quel parti avez-vous pris pour assurer une intégration cohérente dans cet environnement hétérogène ?

Notre parti pour l'aménagement du tramway est celui de la douceur, afin qu'il s'insère dans la Ville sans bouleverser ses équilibres fonctionnels. Le tram circulera en site propre, tout au long du parcours. La volonté est, avec ce projet, de simplifier le paysage urbain pour une meilleure lecture des usages en veillant à ne pas suréquiper le projet. Ces choix doivent faire naître une écriture de l'espace public plus confortable, plus équilibrée et plus esthétique à la fois.

Comment la plateforme sur laquelle circulera le tram et les stations s'inscriront-elles dans l'aménagement de l'espace urbain ?

Dans la mesure du possible, nous sommes désireux d'inscrire la plateforme dans une approche verte. Le tramway pourrait dessiner une trame verte dans la Ville. Nous privilégierons en tout cas cette approche sur les sections où les contraintes fonctionnelles et d'usages l'autorisent. Une réflexion spécifique est à mener au sujet des stations, en tant qu'éléments forts de la ligne.

Le tramway, en s'intégrant bien dans l'environnement urbain, est-il porteur d'ambiances ?

Oui, notamment par la signalisation lumineuse une fois la nuit tombée. Le sujet de la lumière répond à des enjeux sécuritaires, fonctionnels, de confort des utilisateurs et autres usagers de l'espace public. L'éclairage pourra venir magnifier les différentes ambiances urbaines, mais aussi des bâtiments remarquables. Une ligne de tramway, aussi structurante pour l'urbanisme d'une ville soit-elle, pourrait aussi offrir la possibilité d'installation d'œuvres artistiques variées.

A man with a beard and white headphones is looking off to the side. He is wearing a blue patterned shirt and a grey blazer. In the background, a woman in a white tank top and a man with glasses are visible, both appearing to be in a modern office or public space. A large, semi-transparent pink and blue circular graphic is overlaid on the right side of the image, containing the text.

DES RAMES POUR
PORTER L'IMAGE
D'UN LUXEMBOURG
EMPREINT DE
MODERNITÉ

AU DEUXIÈME TRIMESTRE 2015, À L'ISSUE D'UN MARCHÉ EUROPÉEN NÉGOCIÉ, LUXTRAM A DÉSIGNÉ LE FABRICANT DES RAMES.

Après une phase de négociation avec les candidats ayant remis une offre pour la fourniture des 32 rames de tram, c'est celle de CAF (Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles) qui a été retenue. Le constructeur espagnol est celui qui a su le mieux répondre aux exigences définies dans le cahier des charges. Ce marché comprend une tranche ferme pour la fourniture de 21 rames, ainsi que plusieurs tranches conditionnelles.

Le modèle choisi appartient à la gamme URBOS™. Il présente un design spécifique, pour une intégration urbaine de qualité, assurant un grand respect de l'architecture historique et contemporaine de la Ville de Luxembourg. Au Kirchberg, le tramway circulera sur des voies engazonnées. En centre ville, grâce aux nouvelles technologies de stockage d'énergie, le tramway circulera sans ligne aérienne de contact.



La sélection du matériel roulant constitue un engagement déterminant de Luxtram S.A. au cours de l'année 2015. La rame est la partie la plus visible de tous les éléments que comporte un projet de tramway. Aussi, le cahier des charges soumis aux divers constructeurs a été longuement mûri, afin de traduire au mieux les attentes des promoteurs du tram que sont Luxtram S.A. et ses actionnaires. Une attention toute particulière a été portée à la capacité offerte par le matériel roulant, à son intégration dans l'environnement urbain mais aussi à son design. En effet, nous voulions des rames offrant une grande capacité et garantissant le plus grand confort aux utilisateurs. Au niveau de l'intégration, nous souhaitons

que le tramway puisse circuler sans ligne aérienne de contact entre le Pont Rouge et la Gare centrale. Enfin, il était important que le tramway puisse être directement identifiable, qu'il puisse porter durablement l'image d'un Luxembourg empreint de modernité.

Le constructeur espagnol Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles (CAF) est celui qui a su le mieux répondre aux exigences définies. Au-delà des qualités présentes, le choix opéré est celui qui était économiquement le plus avantageux. Le modèle choisi intègre les dernières technologies disponibles afin de permettre une intégration de qualité du tram dans l'environnement urbain. Nous sommes persuadés, avec ce

choix, que le Luxembourg disposera d'un tramway au plus grand bénéfice de tous les futurs usagers.

Le marché signé au premier semestre 2015 doit permettre une livraison de la première rame durant le premier semestre 2017, pour des essais et une marche à blanc, avant la mise en service du premier tronçon reliant Luxexpo au Pont Rouge au deuxième semestre.

Dans l'attente de la réception, la direction technique de Luxtram a poursuivi la validation des différents aspects techniques du matériel roulant.

Conférence de presse du 1^{er} juillet 2015: Présentation du design du matériel roulant

De gauche à droite:
 René Biwer, Président de Luxtram S.A., Sam Tanson, Première échevine de la Ville de Luxembourg, Lydie Polfer, Bourgmestre de la Ville de Luxembourg, François Bausch, Ministre du Développement durable et des Infrastructures, Antonio Campos, CAF, Division export, Directeur de zone, et André von der Marck, Directeur général, Luxtram S.A.



Maquette du tram (échelle 1:20)



UN CONCENTRÉ DE TECHNOLOGIE DANS CHAQUE RAME

La rame de tramway est sans aucun doute l'élément le plus visible du service de transport que proposera Luxtram S.A. dès 2017. Le matériel roulant sera composé de rames réversibles d'environ 45 mètres de long, pour une largeur de 2,65 mètres. Des portes doubles sur les deux côtés du véhicule permettront à tous les passagers d'y embarquer et d'en sortir très facilement.

Dans l'élaboration du projet de tram, nous avons veillé à ce qu'il n'y ait aucune marche entre les quais et la rame, afin de garantir un accès aisé à l'ensemble des usagers et notamment aux personnes à mobilité réduite ou celles transportant des bagages, une poussette ou un vélo. L'espace intérieur est suffisamment large pour permettre une circulation aisée au sein de la rame.

Dans ce contexte, Luxtram a multiplié les échanges avec l'Adaph. En tant que conseiller en « design for all », le centre de compétence national pour l'accessibilité des bâtiments a apporté un soutien essentiel afin de garantir l'accès au tramway à l'ensemble des usagers, en ce compris les personnes à mobilité réduite ou déficientes visuelles. Avec la capacité offerte par ses rames et la fréquence de circulation envisagée, le tramway sera en mesure de transporter jusqu'à 10.000 personnes par heure et par sens.

Au-delà de la capacité offerte et de son accessibilité, le matériel intègre de nombreux éléments technologiques. Les usagers auront accès à des services de communication performants, avec des afficheurs extérieurs, latéraux et frontaux, et intérieurs. Ils profiteront aussi d'un dispositif d'annonces sonores. Les sièges sont équipés d'un port USB. Grâce à ce dispositif, les utilisateurs du tram pourront facilement recharger leurs appareils mobiles. La technologie intégrée permet aussi d'assurer une plus grande

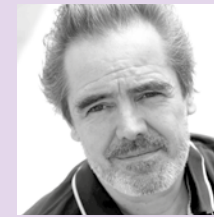
sécurité des utilisateurs. Chaque rame dispose d'un système de vidéo-protection et d'un défibrillateur semi-automatique utilisable en cas d'urgence.

La technologie disponible aujourd'hui permettra au tram de circuler sans devoir recourir à une ligne aérienne de contact. Lors de chaque arrêt, les super-condensateurs permettent de recharger les rames pendant leur temps d'arrêt en station. Entre le Pont Rouge et la Gare Centrale, grâce à ce dispositif, aucune structure aérienne ne devra être mise en place, afin de garantir une meilleure intégration dans l'environnement urbain.

UN MOYEN DE TRANSPORT RESPECTUEUX DE L'ENVIRONNEMENT

Le tram est un moyen de transport fonctionnant uniquement à l'électricité. Si bien qu'il est respectueux de l'environnement et qu'il contribue à l'amélioration de la qualité de vie à l'échelle de la Ville. Le tram, en effet, ne rejette ni polluants, ni particules fines dans l'air. Il contribue,

en outre, à réduire la pollution sonore. En effet, le bruit émis par les rames est inférieur à celui de la circulation routière. Le tramway, tout en facilitant la vie et le confort des navetteurs contribuera ainsi à améliorer l'environnement global de Luxembourg.



Eric RHINN
Le designer, AVANT-PREMIÈRE

« UN DESIGN QUI ALLIE ÉLÉGANCE ET CONFORT »

Pouvez-vous nous expliquer les principes qui ont orienté le design du futur tramway luxembourgeois ?

Le design développé se veut élégant. Il est à la fois unique et intemporel. Il a été spécialement créé pour Luxembourg. Un des enjeux principaux a résidé dans l'intégration des rames dans la Ville, dans le respect d'une architecture à la fois historique et contemporaine.

Quels éléments du design favorisent cette juste intégration ?

Ce sont principalement les baies panoramiques, qui s'ouvrent sur la Ville et ses quartiers. Au-delà, ses larges portes, son plancher bas, ses vastes espaces intérieurs et les matériaux qualitatifs utilisés en font un tramway avec un très haut niveau de confort.

Comment avez-vous travaillé l'ambiance du futur tramway ?

L'éclairage intérieur recourant à la technologie LED crée une ambiance douce et feutrée, qui varie en fonction du moment de la journée.

« UNE VARIATION DE COULEURS QUI INVITE AU VOYAGE »



Michel LEONARDI
L'artiste plasticien

Quels éléments ont présidé au choix des coloris des futures rames de tramway ?

L'utilisation de la couleur transparente et lumineuse a été privilégiée pour valoriser les portes du tramway en tant qu'espaces de transition qui invitent au voyage. Les teintes douces et transparentes sont là pour éveiller les sens, tout en facilitant le repérage des portes. De manière générale, elles viennent renforcer l'attractivité au tramway.



Isabelle CORTEN
Le designer lumière

Entre le jour et la nuit, comment se décline l'éclairage ?

L'harmonie intérieure se fera différente en fonction de la lumière naturelle, qui a la particularité de varier tout au long de la journée et des saisons. De nuit, l'éclairage intérieur se diffuse vers l'extérieur par touches colorées. Cinq teintes différentes inviteront les voyageurs à monter à bord. Ils profiteront d'une ambiance colorée différente au gré de leurs voyages.

ORGANIGRAMME & ÉQUIPE



André VON DER MARCK
Directeur général



Frédéric BÉLONY
Directeur technique
Adjoint au directeur général



Françoise FRIEDEN
Directrice de la communication



Frédéric GUINCHAN
Directeur administratif et financier



Carlo HENTZEN
Directeur de l'exploitation



Pierre BELLÉARD
Responsable marchés



Christophe CHARTZ
Chef de projet ligne



Jonathan EHRMANN
Chef de projet matériel roulant



Odette HOFFMANN
Assistante de direction



Coralie KLER
Chef de projet ligne



Florence MONESTIEZ
Ingénieur insertion



Norry NEYEN
Chef de projet CRM



Linda PAULSBERG
Rédactrice



Françoise PÜTZ
Chargée de communication



Frédéric SCHMITZ
Ingénieur circulation transport



Michaël THYS
Projeteur - Responsable SIG

DIRECTION
GÉNÉRALE

HSQE

DIRECTION
COMMUNICATION

DIRECTION
ADMINISTRATIVE
ET FINANCIÈRE

DIRECTION
EXPLOITATION

DIRECTION
TECHNIQUE
PROJET

AVEC LE TRAMSSCHAPP, L'ENGAGEMENT DES TRAVAUX

AU-DELÀ DE LA SIGNATURE DES MARCHÉS RELATIFS AU MATÉRIEL ROULANT ET À LA MAÎTRISE D'ŒUVRE GÉNÉRALE DE MISE EN PLACE DE LA LIGNE, LUXTRAM S.A. S'EST ENGAGÉE DANS LES PREMIERS TRAVAUX DE RÉALISATION DU PROJET DE TRAMWAY, AVEC LA CONSTRUCTION DE SON CENTRE DE REMISAGE ET DE MAINTENANCE (CRM).

Après la réalisation de fouilles archéologiques préventives et le défrichement de la surface destinée à accueillir le CRM, le lancement des travaux a débuté au deuxième trimestre 2015.

Le premier marché notifié pour la construction du CRM, qui comprend les travaux de terrassement, de gros-œuvre et de déviation des réseaux, a été confié au groupement d'entreprises luxembourgeoises PERRARD et BAATZ.

INTÉGRATION ET PRÉSERVATION DU MILIEU NATUREL

Le « Tramsschapp », de par son architecture, intégrera remarquablement le milieu naturel. Avant le lancement de ces travaux, une attention particulière a aussi été apportée à la préservation des espaces vitaux de la faune locale ainsi que des surfaces boisées. Dès 2014, Luxtram S.A. a mis en place des mesures de compensation avec la plantation de près de 10.000 plants au lieu-dit « Gröndchen » du Grünwald, sur une surface de 6,8 ha. Des mesures spécifiques

ont par ailleurs contribué à favoriser la construction de nouveaux habitats pour la faune, et en particulier pour plusieurs espèces protégées de chauves-souris, dont le territoire de chasse sera ainsi significativement augmenté.

Le futur « Tramsschapp » sera composé de trois bâtiments qui respectent le milieu dans lequel il est installé par une intégration de qualité sur le plan architectural et paysager. Deux bâtiments seront destinés au remisage et à la maintenance des rames. C'est de ces bâtiments que s'élanceront chaque jour les rames circulant sur la ligne. Le Centre de Remisage et de Maintenance pourra accueillir et entretenir 32 rames, soit

le parc nécessaire pour l'exploitation du service entre la Cloche d'Or et le Findel.

Le troisième bâtiment accueillera le poste de commande et de contrôle du réseau ainsi que le siège social de Luxtram S.A., en charge de la construction du tram et de son exploitation.



La pose de la première pierre du « Tramsschapp » est symbolique du lancement effectif des travaux de réalisation du tramway. Elle a eu lieu le 18 septembre 2015, en présence du ministre du Développement durable et des Infrastructures, François Bausch, de Lydie Polfer, bourgmestre de la Ville de Luxembourg, de Sam Tanson, Première échevine de la Ville de Luxembourg, et de Jean Schiltz, Premier échevin de la commune de Niederanven. Le Centre de Remisage et de Maintenance est installé entre Luxexpo et le rond-point Serra, à l'extrémité du Plateau du Kirchberg, sur les territoires des communes de Luxembourg et de Niederanven. Cette pierre symbolique sera intégrée dans les murs du futur bâtiment administratif, siège social de Luxtram.

La réalisation d'un projet de tramway exige, avant toute concrétisation de la ligne, de penser à son exploitation future. Le Centre de Remisage et de Maintenance en sera un élément essentiel.



Robert KRAWIETZ

Architecte

Groupement : Werkgemeinschaft Karlsruhe (architecture)

AuCARRE (statique) / RMC Consulting (installations techniques)

« UNE ARCHITECTURE AUX LIGNES SIMPLES ET CALMES »

À quelles fonctions devra répondre le Tramsschapp ?

Le Tramsschapp, à proximité du rond-point Serra, à l'extrémité du Plateau du Kirchberg, constitue un élément important du projet tram. Il comprendra un grand hall de remisage pour les rames de tramway, un atelier pour assurer leur maintenance et réparation ainsi qu'un bâtiment administratif, à proximité, qui accueillera les différents services sur quatre étages.

Comment avez-vous pensé son architecture ?

Compte tenu des éléments spécifiques que comporte un bâtiment comme le Tramsschapp, avec des rails, des mâts, des lignes aériennes et bien d'autres équipements, nous avons pri-

vilégié une architecture aux lignes simples et calmes. Les différents bâtiments sont reliés par une conception identique. Leurs surfaces latérales sont toujours maintenues fermées, avec des ouvertures de fenêtres séparées. Les façades frontales, avec les grands portails pour les rames, sont largement vitrées.

Comment ces bâtiments vont-ils s'intégrer dans leur environnement ?

Le revêtement en bois des façades longitudinales, la plantation d'arbres et arbustes et l'aménagement de surfaces engazonnées font référence à la forêt avoisinante. La toiture comportera de grandes surfaces engazonnées, favorables au microclimat. La configuration permet en outre de stocker l'eau de pluie, qui sera utilisée pour le lavage des rames. Si la mission principale du Tramsschapp est de permettre au tram de fonctionner dans de bonnes conditions, nous avons aussi veillé à ce que les employés bénéficient d'un cadre de travail de qualité.



UN CHANTIER DÉFINITIVEMENT ENGAGÉ

Le chantier du Centre de Remisage et de Maintenance de Luxtram est le premier d'une longue série. Il précède le lancement des travaux de mise en œuvre de la ligne, entre Pont Rouge et Luxexpo. Nous sommes donc heureux que ce projet de tramway luxembourgeois revête désormais un caractère concret.

Luxtram S.A., ses actionnaires, ainsi que toutes les parties prenantes à ce projet sont aujourd'hui plus que jamais engagés pour que ce nouveau mode de transport traverse l'ensemble du Plateau du Kirchberg d'ici la fin de l'année 2017.

Conscients de l'importance d'un tel projet pour le Luxembourg, les collaborateurs de Luxtram s'investissent avec cœur dans ce pro-

jet, veillant méticuleusement à ce que sa réalisation puisse se passer dans les meilleures conditions. Chaque chantier, chaque élément du projet exige beaucoup de travail préparatoire – analyses, études et discussions – avant de procéder au premier coup de pelle.

Le défi quotidien est de s'assurer que chaque élément puisse se mettre en place de manière cohérente, en tenant compte de toutes les dimensions du projet. Dès 2015, les principes d'aménagement du tronçon A, des coûts prévisionnels et du planning de réalisation, ont ainsi été approuvés afin qu'ils puissent débiter dès le début de l'année 2016. Au-delà du premier tronçon, les principes d'aménagement du tramway sur le Glacis, en tenant

compte de l'organisation de la Schueberfouer, ont aussi été approuvés. La réussite de ce projet exige, en effet, de pouvoir anticiper suffisamment les étapes à venir, afin de pouvoir les coordonner en s'assurant de l'adhésion de tous pour soutenir leur mise en œuvre. C'est ce à quoi l'équipe de Luxtram S.A. s'engage au quotidien. Si bien que, aujourd'hui, on peut se réjouir et exprimer une réelle fierté de contribuer à la concrétisation de ce tramway.

AU-DELÀ DE L'ANNÉE 2015

Durant l'année 2015, Luxtram s'est concrètement engagée dans la réalisation du projet de tramway luxembourgeois. Les travaux préparatoires ainsi que les études et réflexions menées durant cette première année, suivies de l'attribution de nombreux marchés, ont permis le lancement des travaux d'infrastructure de la ligne sur son premier tronçon, entre la station ferroviaire Pfaffenthal-Kirchberg et Luxexpo dès le début de l'année 2016.

Le Comité de Coordination des Chantiers et d'autres instances de pilotage, dont l'instauration est prévue au premier trimestre 2016, doivent permettre un pilotage efficient des nombreux travaux nécessaires à la mise en œuvre du tramway.

Au-delà du premier tronçon, les diverses études préalables (APD, EIE, APS) relatives aux autres tronçons se poursuivront, afin d'assurer un développement parfaitement étalé dans le temps du tramway, notamment en concertation avec les diverses administrations de l'Etat luxembourgeois et de la Ville.

PRÉPARER L'EXPLOITATION DU TRAMWAY

SI UNE DES PRIORITÉS DE LUXTRAM EN 2015 A ÉTÉ DE RENDRE POSSIBLE LE DÉBUT DES TRAVAUX DE LA LIGNE DÈS L'ENTAME DE L'ANNÉE 2016, LA SOCIÉTÉ A ÉGALEMENT MENÉ DE NOMBREUSES ACTIONS POUR PERMETTRE L'EXPLOITATION DU TRAMWAY DANS LES MEILLEURES CONDITIONS DE FIABILITÉ ET DE SÉCURITÉ.

La mise en service commerciale du tramway est prévue courant du deuxième semestre 2017.

Pour l'accompagner dans ce challenge, Luxtram a confié au groupement composé des sociétés Transdev, Transamo et Semitan, une mission d'expertise technique portant sur l'exploitabilité et la maintenabilité du système, ainsi que sur la préfiguration puis la mise en œuvre de l'organisation dédiée à l'exploitation et à la maintenance. Grâce à la Semitan, Luxtram bénéficie notamment de l'expérience et des infrastructures du réseau de tramway de Nantes pour la formation de ses équipes.

Cette expertise technique a assisté Luxtram et le maître d'œuvre général dans la réalisation et la finalisation des études de conception détaillée de la ligne, du dépôt et du matériel roulant. Luxtram a également défini l'organisation et les effectifs de la direction de l'exploitation, avec en particulier la constitution

d'une équipe socle, composée d'un responsable hygiène sécurité qualité et environnement, d'un responsable PCC (Poste de commande centralisé), d'un responsable de ligne et d'une équipe de formateurs. Les premières simulations de planification de la production ont également permis d'estimer le nombre de conducteurs nécessaire à l'exploitation.

Les discussions avec l'autorité de tutelle pour la sécurité du tramway, à savoir l'administration des Chemins de Fer, ont par ailleurs débuté. Elles visent à définir les modalités de mise en œuvre des conditions menant à l'autorisation et la supervision de l'exploitation du tramway. Des échanges ont aussi été menés avec le ministère du Développement durable et des Infrastructures autour des modifications à apporter au code de la route et à la loi sur les transports publics. Luxtram a aussi associé à son projet l'Administration des Enquêtes Techniques en tant qu'autorité en charge de l'analyse des accidents graves.



UNE COMMUNICATION
QUI SUSCITE
L'ENGAGEMENT

AVEC LA CRÉATION DE LUXTRAM S.A., LA COMMUNICATION AUTOUR DU PROJET DE TRAMWAY A ÉVOLUÉ DE LA PRÉSENTATION DU PROJET À L'ACCOMPAGNEMENT DE SA MISE EN ŒUVRE.

Si le tram a revêtu un caractère concret sur chantier, si Luxtram s'est engagée sur la voie de sa réalisation en passant des marchés conséquents, de nombreuses actions ont également été menées tout au long de l'année au niveau de la communication, et ce, pour accompagner le développement du projet.

Pour appuyer une communication cohérente, visant notamment à soutenir les nombreux challenges que devra relever Luxtram dans les années à venir, la société

s'est dotée d'une nouvelle identité visuelle. Elle vise à asseoir durablement l'image de Luxtram à l'échelle du Luxembourg. Complétée d'une charte graphique, cette identité se déclinera tant sur les supports et brochures de présentation que sur le futur matériel roulant. La première brochure éditée par Luxtram en 2015, intitulée « ÄREN TRAM 2017 », témoigne de cette identité visuelle, tout comme le premier rapport annuel d'activités que vous tenez entre vos mains.

Dans le courant de l'année 2015, cette identité visuelle a aussi été déclinée sur Internet, avec la mise en ligne d'un nouveau site web. À travers lui, les citoyens luxembourgeois et les visiteurs peuvent découvrir le projet de tramway luxembourgeois et suivre les différentes étapes de sa mise en œuvre.



RELATIONS PUBLIQUES ET SÉANCES D'INFORMATION

Durant l'année 2015, Luxtram a répondu à de nombreuses sollicitations d'organisations, d'associations ou d'entreprises par l'organisation de réunions d'information. Ces séances ont permis de présenter le projet de tramway et de refonte de la mobilité urbaine qui a été pensé avec lui, mais aussi de répondre aux nombreuses questions et préoccupations légitimes des riverains. Luxtram a par ailleurs participé à de nombreux événements, tout au long de l'année, pour informer le public, les riverains et les futurs utilisateurs du tram de l'avancée du projet.



ES GRANDS CHANTIERS DU KIRCHBERG S'EXPOSENT

L'exposition GoTram, installée Place de l'Europe, a été mise en place par le ministère du Développement durable et des Infrastructures, la Ville de Luxembourg, Luxtram, les Chemins de Fer Luxembourgeois et le Fonds Kirchberg. Ces partenaires, œuvrant au service d'une meilleure mobilité, ont souhaité créer ce Visiting Center pour présenter en détail la première phase du projet, qui concerne le Plateau du Kirchberg.

Sur une surface de 75 m², les visiteurs peuvent y découvrir les trois grands chantiers mis en œuvre, à savoir la réhabilitation du Pont Rouge, la construction du nouvel

arrêt ferroviaire « Pfaffenthal-Kirchberg » ainsi que de son funiculaire et la construction du tram, avec sa ligne, ses 8 arrêts et son Centre de Remisage et de Maintenance. À travers ce projet, les futurs utilisateurs du tramway peuvent suivre la mise en œuvre de ce projet et se familiariser avec ce mode de transport qu'ils utiliseront d'ici quelques mois.

Cette exposition interactive intègre un grand écran tactile, un des plus grands d'Europe, permettant aux visiteurs de se projeter dans l'avenir. Photos, vidéos, cartes et documents explicatifs, présentés en allemand, anglais et français, permettent de mieux cerner les enjeux relatifs au développement d'une mobilité améliorée et les étapes de concrétisation du tramway. Des quiz et jeux pédagogiques confèrent un caractère ludique à la visite. La conception de ce projet a été confiée à deux entreprises luxembourgeoises, l'agence de communication Accentaigu et iNUI Studio (Natural User Interfaces), spécialisé dans le développement d'interfaces tactiles.

GoTram accompagnera le développement du projet jusqu'au second semestre 2017 avec la mise en service de la nouvelle ligne de tramway.

EXPOSITION D'UNE MAQUETTE GRANDEUR NATURE

Durant les mois de décembre 2015 et janvier 2016, le long de l'avenue J-F. Kennedy, à proximité du cinéma et du centre commercial, un pavillon a accueilli une maquette grandeur nature du futur tram. Pendant deux mois, les visiteurs ont pu profiter d'une expérience du tram en avant-première, apprécier la capacité des futures rames et découvrir leur design, fruit d'une coopération entre CAF, le constructeur et son designer, Eric Rhinn. La maquette à l'échelle 1:1 est en bois renforcé d'une structure portante métallique. Elle pèse 11 tonnes, pour une longueur de 15 m (soit 1/3 de sa taille réelle), une hauteur de 3,60 m et une largeur de 2,65 m. Si elle doit offrir aux visiteurs l'opportunité de se faire une idée de ce à quoi ressemblera le futur tram, cette maquette permettra aussi aux équipes de Luxtram de finaliser divers aspects techniques et de design.



RELATIONS AVEC LES MÉDIAS

Pendant l'année entière, Luxtram a veillé à informer le public de l'état d'avancement du projet, via les médias luxembourgeois, par voie de communiqués ou de conférences de presse. Chaque étape ou engagement significatif pour le développement du projet de tramway (désignation de la maîtrise d'œuvre, travaux de préparation du Centre de Remisage et de Maintenance, pose de la première pierre, désignation du constructeur des rames, présentation de leur design, etc.) a fait l'objet d'une communication particulière. Tout au long de l'année, Luxtram a répondu aux sollicitations régulières des médias afin de soutenir le projet de transformation de la mobilité au Luxembourg.



UN ACCORD ENTRE LUXTRAM ET LES COMMERÇANTS POUR SOUTENIR LE TRAM

À la fin de l'année 2015, Luxtram S.A., l'Union Commerciale de la Ville de Luxembourg (UCVL) et la Confédération Luxembourgeoise du Commerce (CLC) ont signé une convention de coopération visant la mise œuvre optimale du projet de tram, prenant en compte les intérêts de chacun. Cette convention prévoit la mise en place d'un dispositif d'échange d'informations entre les parties signataires. En amont et pendant la phase des travaux, elle doit permettre à chacun de pouvoir suivre ce projet et d'avoir accès aux informations dont il aura besoin au quotidien.

Cette convention pourra évoluer dans le temps et accueillir d'autres représentants d'un secteur d'activité de la Ville de Luxembourg et des communes traversées par le tramway.

Une première initiative découlant de cet accord a résidé dans l'organisation, le 27 novembre 2015, d'une conférence avec des représentants de l'association des commerçants de la ville de Saragosse, en Espagne. Ces représentants ont fait le déplacement pour échanger avec leurs homologues luxembourgeois sur les pratiques et expériences vécues dans le cadre des travaux de la ligne de tram qui a été mise en service en 2011 dans leur ville.

RAPPORT FINANCIER DE L'EXERCICE 2015





ENGAGEMENTS
FINANCIERS
FORTS

L’engagement pris pour la concrétisation du projet de tramway est directement perceptible à l’analyse des résultats financiers de Luxtram.

Il se traduit dans les marchés conséquents lancés et attribués tout au long de l’année 2015. Les montants engagés, dans le respect du budget pluriannuel établi et approuvé par le Conseil d’administration, permettent de se faire une idée de l’ampleur du projet mis en œuvre, mais aussi de la volonté de le concrétiser dans les délais fixés.

Parmi les marchés significatifs qui ont été passés en 2015, on peut citer :

- le projet de CRM, le Tramsschapp, pour un coût de 30,5 millions d’euros (HT).
- la prestation de services pour la maîtrise d’œuvre générale du projet de tramway, pour un montant de 19,5 millions d’euros (HT).
- l’acquisition du matériel roulant auprès de la société CAF pour un montant total de 144 millions d’euros (HT).
- l’attribution du marché informatique pour la réalisation de l’architecture primaire de la future organisation informatique de la société Luxtram S.A.

* ...

Bien d’autres marchés, tout aussi essentiels à l’exécution du projet et à la préparation de son exploitation, ont été attribués. Au total, sur l’année 2015, Luxtram a engagé des marchés à hauteur de 198,42 millions d’euros. A la fin de l’année, plusieurs appels d’offres étaient en cours dans le cadre d’une mise en concurrence, pour une enveloppe totale de 46,59 millions d’euros HT.

En 2016, le budget d’investissement d’un montant total de 150,6 millions d’euros présenté au Conseil d’administration en mars 2015 a été approuvé. Les budgets 2017 à 2020 ont été actualisés. La globalité des budgets d’investissement de la période respecte l’enveloppe globale du projet de 345 millions d’euros.

Le solde de trésorerie au 31 décembre 2015 s’élevait à 26.953.737,79 €.

Durant l’année, les décaissements cumulés effectués au profit de la maîtrise d’œuvre, du fournisseur de matériel roulant et des entreprises de construction du CRM, ont été de 21.740.000 €. Les subventions d’investissement reçues au titre de l’exercice 2015 ont été de 25.092.000 €. Le taux de réalisation de ces subventions est de 87%.

Les décaissements cumulés consacrés au fonctionnement et à l’exploitation de Luxtram SA ont été de 2.790.000 €. Les subventions (fonctionnement et exploitation) encaissées ont été de 2.710.000 €.

BILAN LUXTRAM S.A. (en €)

Actif	1/1/2015	31/12/2015
Actif immobilisé		
Immobilisations incorporelles	8.367.141,52	12.603.504,46
Immobilisations corporelles	117.922,52	8.110.334,72
Total	8.485.064,04	20.713.839,18
Actif circulant		
Stocks	/	/
Créances	2.157.630,69	13.585.035,92
Banque	23.385.648,88	26.953.737,79
Comptes de régularisation	48.809,20	1.288.054,20
Total	25.592.088,77	41.826.827,91
Total de l'actif	34.077.152,81	62.540.667,09

Passif	1/1/2015	31/12/2015
Capitaux propres		
Capital social	6.000.000,00	6.000.000,00
Subventions	27.351.911,89	52.336.553,47
Total	33.351.911,89	58.336.553,47
Dettes subordonnées		
Provisions	50.000,00	/
Dettes	675.240,92	4.204.113,62
Comptes de régularisation		
Total	725.240,92	4.204.113,62
Total du passif	34.077.152,81	62.540.667,09

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

Charges	31/12/2014	31/12/2015
Consommation de marchandises	/	26.591,55
Autres charges externes	7.033,53	968.609,60
Frais de personnel		
a) Salaires et traitements	/	1.362.946,01
b) Charges sociales couvrant les salaires et traitements	/	172.913,12
Corrections de valeur		
a) sur immobilisations corporelles et incorporelles	/	91.009,34
Autres charges d'exploitation	31.520,00	142.905,00
Intérêts et autres charges financières	/	574,69
Charges exceptionnelles	/	15.187,54
Impôts sur le résultat	21.400,00	65.775,63
Autres impôts	/	117.280,00
Total des charges	59.953,53	2.963.792,48

Produits	31/12/2014	31/12/2015
Autres produits d'exploitation	59.953,53	2.869.630,80
Autres intérêts et produits assimilés	/	3.229,08
Produits exceptionnels	/	90.932,60
Total des produits	59.953,53	2.963.792,48

Aux Actionnaires de
LuxTram S.A.
Société Anonyme

R.C.S. Luxembourg B 191146

24, Avenue Emile Reuter
L – 2420 LUXEMBOURG

RAPPORT DU REVISEUR D'ENTREPRISES AGREE

Rapport sur les comptes annuels

Conformément au mandat donné par l'Assemblée Générale des Actionnaires du 28 avril 2015, nous avons effectué l'audit des comptes annuels ci-joints de **LuxTram S.A.**, comprenant le bilan au 31 décembre 2015 ainsi que le compte de profits et pertes pour l'exercice clos à cette date, et un résumé des principales méthodes comptables et d'autres notes explicatives.

Responsabilité du Conseil d'Administration pour les comptes annuels

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

Responsabilité du réviseur d'entreprises agréé

Notre responsabilité est d'exprimer une opinion sur ces comptes annuels sur la base de notre audit. Nous avons effectué notre audit selon les Normes Internationales d'Audit telles qu'adoptées pour le Luxembourg par la Commission de Surveillance du Secteur Financier. Ces normes requièrent de notre part de nous conformer aux règles d'éthique et de planifier et de réaliser l'audit en vue d'obtenir une assurance raisonnable que les comptes annuels ne comportent pas d'anomalies significatives.



Un audit implique la mise en œuvre de procédures en vue de recueillir des éléments probants concernant les montants et les informations fournis dans les comptes annuels. Le choix des procédures relève du jugement du réviseur d'entreprises agréé, de même que l'évaluation des risques que les comptes annuels comportent des anomalies significatives, que celles-ci proviennent de fraudes ou résultent d'erreurs. En procédant à cette évaluation, le réviseur d'entreprises agréé prend en compte le contrôle interne en vigueur dans l'entité relatif à l'établissement et à la présentation sincère des comptes annuels afin de définir des procédures d'audit appropriées en la circonstance, et non dans le but d'exprimer une opinion sur le fonctionnement efficace du contrôle interne de l'entité. Un audit comporte également l'appréciation du caractère approprié des méthodes comptables retenues et du caractère raisonnable des estimations comptables faites par le Conseil d'Administration, de même que l'appréciation de la présentation d'ensemble des comptes annuels.

Nous estimons que les éléments probants recueillis sont suffisants et appropriés pour fonder notre opinion.

Opinion

A notre avis, les comptes annuels donnent une image fidèle du patrimoine, de la situation financière de **LuxTram S.A.** au 31 décembre 2015, ainsi que des résultats pour l'exercice clos à cette date, conformément aux obligations légales et réglementaires relatives à l'établissement et la présentation des comptes annuels en vigueur au Luxembourg.

Luxembourg, le 24 mars 2016

Pour AUDITEURS ASSOCIES, Cabinet de révision agréé
32, boulevard Joseph II
L-1840 Luxembourg

Philippe SLENDZAK
Associé

Annexes :

- bilan au 31 décembre 2015
- compte de profits et pertes pour la période du 1^{er} janvier 2015 au 31 décembre 2015
- annexe légale aux comptes annuels

**LUXTRAM**

24, Avenue Emile Reuter • B.P. 834 • L-2018 Luxembourg



27 20 39 -1

www.luxtram.lu