

RAPPORT ANNUEL 2015



MIR BRÉNGEN IECH WEIDER

SOMMAIRE

4 AVANT-PROPOS

Jeannot WARINGO Président du Conseil d'Administration
& Marc WENGLER Directeur Général

6 CHIFFRES CLÉS

Les chiffres clés au 31.12.2015

8 ÉVÉNEMENTS

Les événements clés de l'année 2015

10 RAPPORT FINANCIER

Chapitre 1: Le rapport financier consolidé
Interview de M. Gilbert SCHOCK

16 SOCIÉTÉ

Chapitre 2: Les organes de la société

20 GROUPE CFL

Chapitre 3: Le Groupe CFL, bien plus qu'un acteur du transport public national

22 VOYAGEURS

Chapitre 4: Les activités voyageurs
Interview de M. Marc HOFFMANN

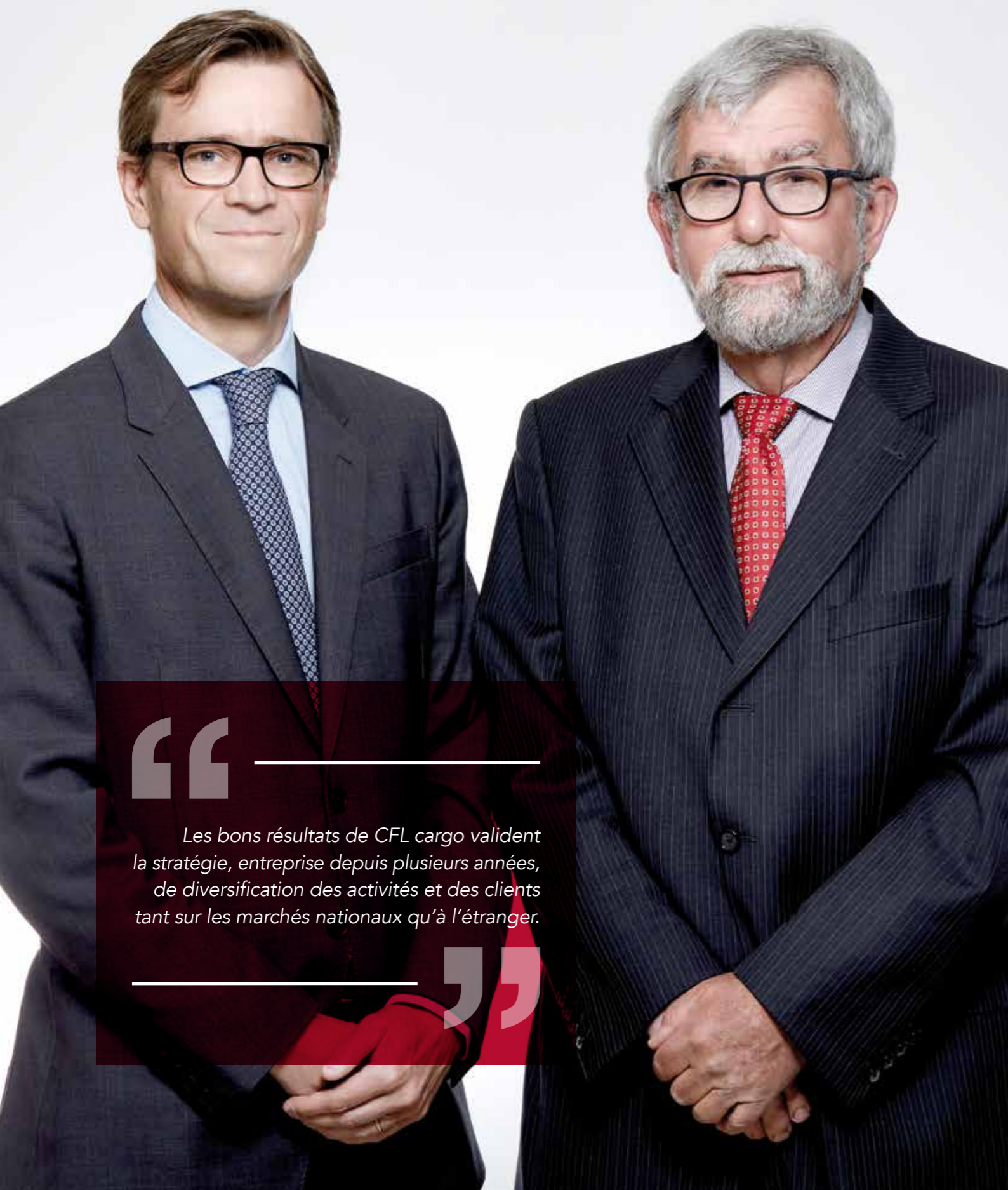
32 FRET

Chapitre 5: Les activités fret du Groupe CFL
Interview de M. Fraenz BENOY

40 INFRASTRUCTURE

Chapitre 6: Le gestionnaire d'infrastructure
Interview de M. Henri WERDEL

52 COMPTES



“

Les bons résultats de CFL cargo valident la stratégie, entreprise depuis plusieurs années, de diversification des activités et des clients tant sur les marchés nationaux qu'à l'étranger.

”

À l'image du bon résultat de l'année dernière, celui de 2015 confirme la pertinence de la stratégie du Groupe CFL et l'adhésion de tous les collaborateurs à sa mise en œuvre.

Le résultat net consolidé de 2015 s'élève à 9,1 millions, en hausse de 2,6 millions par rapport à celui de l'année 2014. Cette progression de 40% provient, d'une part de l'augmentation du chiffre d'affaires des CFL en relation avec les activités voyageurs et les activités d'investissement pour le compte du Fonds du Rail et, d'autre part, de l'amélioration de la rentabilité de l'activité Fret.

Les activités fret du Groupe CFL affichent une croissance du chiffre d'affaires de 28,6% pour le Groupe CFL multimodal, et ceci dans un environnement concurrentiel difficile pour le transport ferroviaire en raison de la baisse du cours du pétrole.

CFL cargo a réussi à améliorer sa rentabilité alors que CFL multimodal est dans une phase de transition.

Les bons résultats de CFL cargo valident la stratégie, entreprise depuis plusieurs années, de diversification des activités et des clients tant sur les marchés nationaux qu'à l'étranger. Avec ses filiales, CFL cargo est présent sur les réseaux des pays limitrophes et, pour partie, scandinaves.

La progression importante du chiffre d'affaires de CFL multimodal résulte entre autres de l'augmentation des fréquences des trains de transport combiné à destination de Trieste (Italie) et de Lyon (France) impliquant des manutentions toujours plus nombreuses sur le terminal de Bettembourg (+ 20% en 2015).

Afin de soutenir le développement des activités, d'importants programmes d'investissement sont en cours. Ainsi, la construction d'un nouvel entrepôt centralisé d'une superficie de 30.000m², dont l'ouverture est prévue pour cette année, accroît les volumes de stockage en les rassemblant dans un seul bâtiment. La réalisation d'une nouvelle plateforme d'autoroutes ferroviaires et d'un nouveau terminal à conteneurs à Dudelange sur une surface de 33 ha, dont la mise en service interviendra partiellement en septembre 2016, directement reliés avec l'autoroute, permettra de doubler la surface du terminal et de quadrupler les capacités du Luxembourg en tant que point central dans le réseau européen d'autoroutes ferroviaires.

Cette nouvelle infrastructure remplacera celle de Bettembourg qui, depuis plusieurs années, est saturée.

Le Groupe CFL participe de la sorte activement aux efforts de redéploiement des activités du transport de fret de la route vers le rail, contribuant ainsi aux efforts de protection de l'environnement et à la réduction des émissions de gaz carbonique.

Grâce à ces efforts le Groupe CFL multimodal figure parmi les quatre lauréats de l'année 2015 du label « Lean & Green » en s'engageant à réduire de 20% les émissions de CO₂ à l'horizon 2020.

S'inscrivant dans le sillage d'un développement croissant depuis des années, le nombre des voyageurs a crû de 5% en 2015 illustrant l'attractivité du transport public. Cette fréquentation élevée est une conséquence de l'amélioration et de l'extension de l'offre de services publics soutenue par la politique volontariste menée par les gouvernements successifs depuis plusieurs années. Concrètement, les CFL ont investi en 2015 dans du nouveau matériel roulant, intensifié les cadences sur les lignes principales et notamment vers le nord du pays et élargi le périmètre des trafics au-delà des frontières. Cette évolution continue de l'offre vise à atteindre les objectifs stratégiques qui mettent le client au centre de nos préoccupations.

Face à un besoin croissant au niveau de la capacité du système ferroviaire des investissements importants ont été effectués. Ces investissements se chiffrent en 2015 à 239 mio, soit une augmentation considérable de 32,4% par rapport à l'année dernière.

Finalement nous constatons avec plaisir la continuité du développement encourageant des dernières années. Notre Groupe poursuivra sa politique d'amélioration continue de la qualité des services, objectif qui d'ailleurs n'est réalisable qu'ensemble avec nos collaborateurs. Nous tenons à les remercier pour leur motivation et leur engagement quotidien.

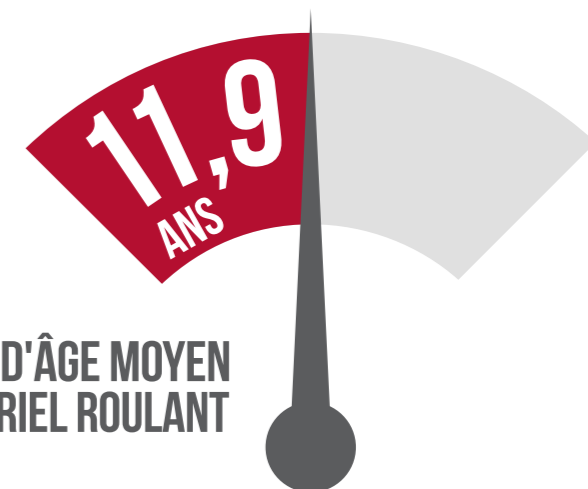
Jeannot WARINGO
Président du Conseil d'Administration

Marc WENGLER
Directeur Général

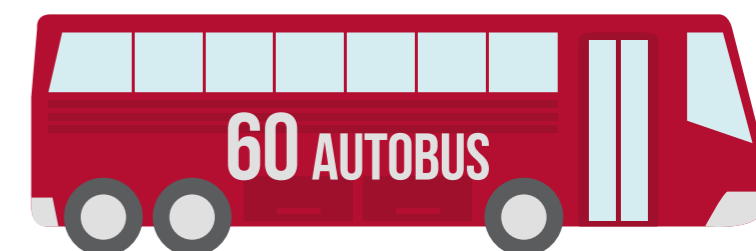
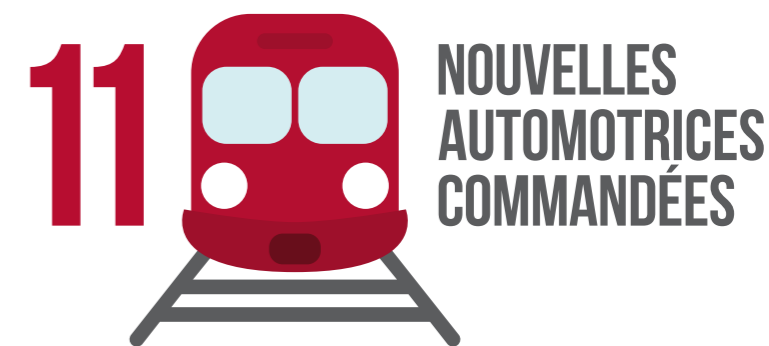
NOUVEAUX EMPLOYÉS / RECRUTEMENT



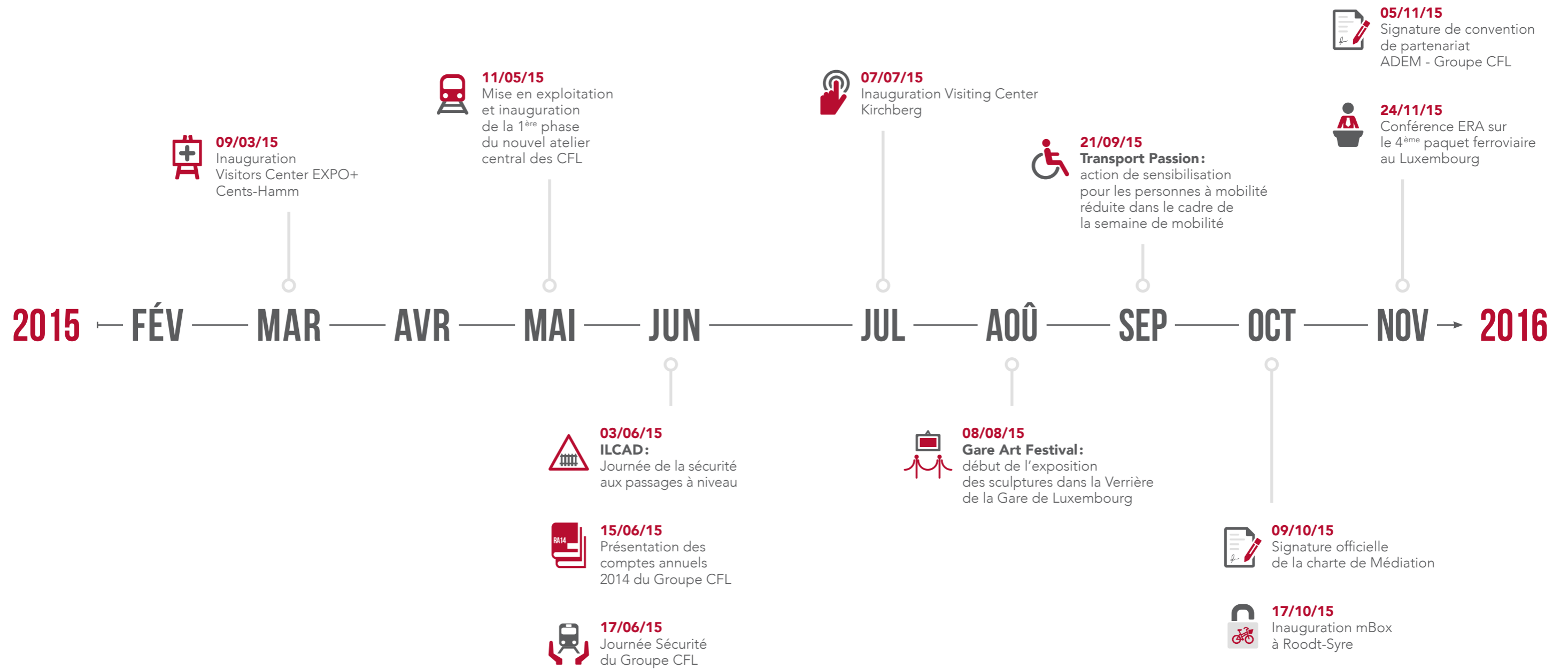
90,9 %
DE PONCTUALITÉ



DISTRIBUTEURS AUTOMATIQUES



LES ÉVÉNEMENTS CLÉS DE 2015



1 LE RAPPORT FINANCIER CONSOLIDÉ

LES TRAFICS VOYAGEURS ET FRET SONT EN PROGRESSION PAR RAPPORT À L'ANNÉE PRÉCÉDENTE. LE RENFORCEMENT DES PROGRAMMES D'INVESTISSEMENT DANS LE MATÉRIEL ROULANT ET LES INFRASTRUCTURES ONT MARQUÉ L'ANNÉE 2015. UN EFFORT CONTINU DANS LE DOMAINE DE LA PERFORMANCE A PERMIS AU GROUPE DE FAIRE PROGRESSER SENSIBLEMENT SES RÉSULTATS FINANCIERS.

EXPANSION DU TRAFIC DES VOYAGEURS

Avec 22,5 millions de voyageurs en trafic national et transfrontalier (21,5 millions en 2014) la tendance à la hausse de la fréquentation des trains a été confirmée une nouvelle fois en 2015 avec une croissance équilibrée entre trafic national et transfrontalier.

Par rapport aux exercices précédents, les prestations des CFL en relation avec les réseaux limitrophes ont encore été développées. À cet égard les CFL ont assuré en 2015 pour la première fois la desserte entre les gares de Luxembourg et de Trèves avec le prolongement du trajet jusqu'à Coblenche, conformément au nouveau contrat de service public des CFL avec la région de Rhénanie-Palatinat. L'expansion prévue du parc de matériel roulant, dans le cadre du placement d'une deuxième commande pour l'acquisition de 11 nouvelles automotrices de type Stadler, permettra aux CFL de renforcer les trains nationaux et les trains transfrontaliers, dans un deuxième temps, à partir de la mise en service du matériel dans le courant de l'année 2017.

En termes de chiffres opérationnels, la croissance des prestations de service public avec 7,8 millions de trains kilomètres (7,6 millions de trains kilomètres en 2014) a surtout concerné la desserte vers le nord du pays. Les ventes liées au transport de personnes en service public national et transfrontalier progressent, tandis que la tendance à la baisse des ventes pour le transport des voyages en trafic international, observée depuis plusieurs années, se confirme une nouvelle fois en 2015.

GESTION DU RÉSEAU ET RÉALISATION DE NOUVEAUX GRANDS CHANTIERS

L'année 2015 constitue une étape importante dans la réalisation des grands projets ferroviaires pour le compte de l'État luxembourgeois et a été marquée par une accélération du rythme de réalisation de plusieurs projets d'envergure. En dehors des grands chantiers confiés par l'État aux CFL, en tant que gestionnaire, l'année 2015 a vu un effort toujours soutenu de qualité et disponibilité de l'infrastructure avec une attention toute particulière donnée à l'information des usagers et à la maîtrise des coûts de maintenance du réseau, grâce à une meilleure gestion des ressources disponibles.

TRANSPORT DE MARCHANDISES

L'année 2015 s'est soldée par des performances économiques en progression sensible au niveau du transport de marchandises.

Pour la branche du fret conventionnel, représentée par le Groupe CFL cargo, les ambitions de l'année 2015 ont été dépassées grâce, entre autres, à une maîtrise supérieure des charges d'exploitation. La rentabilité de ses opérations sur le territoire national et à l'étranger à la suite des efforts de rationalisation entrepris, permet au Groupe d'enregistrer un résultat consolidé bénéficiaire de +5,5 millions € (gain consolidé de +3,3 millions € en 2014).

Le fret note un taux de croissance important réalisé en 2015 au niveau du chiffre d'affaires, qui se situe en ligne avec les ambitions stratégiques annoncées.

Pour atteindre ses objectifs, le Groupe CFL multimodal a lancé de nouvelles connexions ferroviaires et développé avec succès son modèle d'affrètement routier.

En revanche le Groupe CFL multimodal doit faire face en 2015 à une perte consolidée de -6,1 millions € (perte consolidée de -5,4 millions € en 2014).

L'ampleur des frais de démarrage engagés pour l'expansion des trafics à l'international et la pression exercée en même temps par la concurrence de la route, favorisée par des coûts de carburants excessivement bas, expliquent en majeure partie cette contre-performance au niveau de la rentabilité des opérations de transport du Groupe.

Dans le même domaine d'activités, la société d'autoroute ferroviaire, Lorry-Rail, détenue par les CFL à hauteur d'un tiers des parts du capital, a dégagé un résultat positif de +0,1 million € (-4,3 millions € en 2014) qui marque une inversion de tendance par rapport aux années précédentes.

1. LE RAPPORT FINANCIER CONSOLIDÉ

CROISSANCE DES RÉSULTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

Le résultat brut opérationnel mesuré par l'EBITDA s'élève à 64,5 millions € (60,0 millions € en 2014).

Après prise en compte des amortissements, corrections de valeur et provisions, le résultat d'exploitation correspondant à l'EBIT progresse de 11,7 millions € en 2014 à 12,4 millions € en 2015.

En 2015 le cash-flow net positif dégagé se chiffre à 61,3 millions €, également en progression par rapport à celui de l'année précédente (54,9 millions €).

La structure bilantaire du Groupe reste marquée par la proportion importante de l'actif immobilisé qui progresse de 690,9 millions € en 2014 à 734,4 millions € en 2015.

Au passif, le total des capitaux propres progresse en proportion du résultat consolidé notamment de +9,1 millions € pour passer de 413,2 millions € à 422,0 millions € en 2015.

La dette financière consolidée du Groupe CFL a évolué avec le niveau soutenu des investissements en passant de 241,4 millions € en 2014 à 281,2 millions € en 2015.

La somme bilantaire progresse de 976,8 millions € en 2014 à 1.082,7 millions € en 2015 dans le contexte entre autres des nouveaux investissements.

Le montant net du chiffre d'affaires du Groupe passe de 746,4 millions € en 2014 à 836,0 millions € dans le contexte suivant:

- la progression des recettes du trafic voyageurs (+8,8 millions € +4,0%) qui représentent 27,6% du chiffre d'affaires du Groupe CFL est essentiellement liée aux contributions de l'État dans le cadre du financement du service public par rail;
- les autres produits annexes au trafic qui représentent 50,5% du chiffre d'affaires du Groupe comprennent le coût de la gestion de l'infrastructure et le coût des travaux pour le compte du Fonds du Rail, les deux postes étant intégralement refacturés à l'État luxembourgeois. La hausse sensible (+68,4 millions € +19,3%) en 2015 sur ce poste est à mettre en relation avec un niveau d'investissement dans le domaine ferroviaire largement supérieur à l'année précédente;
- dans le domaine du trafic fret rail et route qui représente 21,6% du chiffre d'affaires du Groupe, l'évolution a été également soutenue (+12,7 millions € +7,5%) par rapport à l'exercice précédent sous l'effet notamment de la politique d'expansion poursuivie par les deux branches du fret conventionnel et du combiné.

Compte tenu de la progression du chiffre d'affaires et de l'amélioration de la rentabilité des opérations, le résultat net du Groupe CFL s'établit à 9,1 millions € en 2015 (6,5 millions € en 2014).

CHIFFRES-CLÉS 2014 - 2015 (EN MIO €)

	2014	2015	VARIATION
Somme du bilan	976,8	1.082,7	10,8%
Capitaux propres	413,2	422,0	2,1%
Immobilisations	690,9	734,4	6,3%
Dettes financières	241,4	281,2	16,5%
Chiffre d'affaires	746,4	836,0	12,0%
Charges de personnel	308,5	323,5	4,9%
EBITDA	60,0	64,5	7,4%
EBIT	11,7	12,4	6,2%
Résultat du groupe	6,5	9,1	39,9%
Cashflow	54,9	61,3	11,7%
Investissements consolidés du Groupe CFL	61,8	99,3	60,7%
<i>dont investissements CFL</i>	47,2	81,9	73,6%
Investissements nets pour Fonds du Rail	180,6	238,7	32,2%



1. INTERVIEW

Quels sont les objectifs stratégiques de votre ressort ?

Si les CFL mobilisent des ressources humaines en nombre pour assurer au quotidien les prestations de transport en service public, notre secteur se démarque également des autres acteurs dans le domaine du transport par l'intensité du capital à mettre en œuvre.

Après une première phase marquée par le renouvellement et la modernisation de notre parc de matériel roulant, entre 2003 et 2006, les CFL ont été amenés dans une deuxième phase à acquérir du nouveau matériel entre 2010 et 2014 dans l'optique de l'expansion des capacités de transport en relation notamment avec le trafic transfrontalier.

Dans les années à venir, nous devons nous attendre encore à une accélération de cette tendance compte tenu de l'évolution démographique prévue à moyen et à long terme. L'importance des investissements à consentir dans cette optique, dans les 5 à 10 ans à venir influencera notablement notre stratégie financière qui devra mettre l'accent sur notre capacité de financement ainsi que sur une allocation efficace des capitaux.

En dehors de ces aspects qui concernent surtout le moyen et le long terme, les CFL sont actuellement en train de mettre en œuvre toute une série d'initiatives visant à rendre plus efficaces et plus directement accessibles les informations financières nécessaires pour les décisions de gestion. Le partage des informations pertinentes va s'opérer à l'avenir par le recours plus systématique encore à des indicateurs de performance détaillés, ce qui suppose aussi que l'exercice de synthétisation des activités ait été réalisé dans cette optique auparavant.

Dans ce contexte, un rôle plus important devra également revenir à la fonction informatique au sein de notre entreprise.

Quels sont les défis pour le service informatique ?

L'informatique des CFL a recours dans une large mesure à des solutions informatiques qui se caractérisent par leur degré élevé de standardisation.

Dans le choix de ces produits, nous restons cependant confrontés à un marché assez complexe qui est en évolution constante. Il importe donc de ne pas perdre le contact avec les développements dans ce domaine et de suivre attentivement les nouvelles tendances, quitte à ne retenir au final que les solutions qui seront susceptibles de produire à l'usage les résultats escomptés, sans décevoir sur un plan pratique ou économique.

On note aussi depuis un certain temps une évolution importante au niveau des demandes émanant des services au sein de notre Groupe. L'informatique devra se positionner et faire des choix à un moment donné, pour se concentrer essentiellement sur les domaines où sa compétence et sa connaissance font la différence avec les fournisseurs externes de solutions informatiques. Il sera donc important à l'avenir pour l'informatique des CFL de trouver un juste équilibre entre les tâches qu'elle pourra sous-traiter et les projets à caractère plus stratégique dans lesquels elle devra s'investir pour développer et conserver son savoir-faire.

Qu'en est-il pour le service achats ?

Le service achats ne doit pas véritablement faire face à de nouveaux défis dans l'immédiat. S'il doit aujourd'hui gérer au quotidien un nombre sans cesse croissant d'achats dans le commerce pour tous les services et toutes les activités concernées, il doit également organiser son activité dans un environnement toujours plus contraignant à beaucoup d'égards. En dehors de la masse de produits standardisés à acquérir, le service achats doit gérer un nombre élevé de marchés publics avec des cahiers des charges très techniques qui demandent une expertise certaine dans les domaines concernés. De plus l'environnement légal et notamment la législation en vigueur sur les marchés publics, comporte sa part de contraintes sur le plan formel que le service achats doit respecter et maîtriser dans l'organisation des marchés publics. En même temps, cette législation permet aux CFL d'intégrer dans les cahiers des charges des critères, autres que techniques et économiques, pour prendre également en compte entre autre l'importance des considérations environnementales de développement durable.

Pour conclure, il ne faut pas oublier que les principaux défis pour les achats aux CFL restent ceux d'assurer que les services et marchandises soient livrés dans les délais demandés et aux conditions prévues, et de pouvoir aussi réagir rapidement auprès du service après-vente en cas de nécessité.



“

Un rôle plus important devra revenir à la fonction informatique au sein de notre entreprise.

”

Gilbert SCHOCK
Directeur Administratif et Financier

2.

LES ORGANES DE LA SOCIÉTÉ

CONSEIL D'ADMINISTRATION

LE CONSEIL D'ADMINISTRATION EN 2015

Jeannot WARINGO
Président

Félicie WEYCKER
Vice-Présidente

Michel BALON
Conseiller au cabinet du Secrétaire d'État à la Mobilité, Bruxelles (jusqu'au 28/09/15)

Robert BIWER
Commissaire du Gouvernement aux Affaires Maritimes, Ministère de l'Économie, Luxembourg

Marc d'AUBREBY
Ingénieur Général des Ponts, des Eaux et des Forêts, Paris

Romain DIEDERICH
Premier Conseiller de Gouvernement, Ministère du Développement durable et des Infrastructures, Département de l'Aménagement du Territoire, Luxembourg

Guy GREIVELDING
Président honoraire de la FNCTTFEL, Luxembourg (jusqu'au 01/08/15)

Jacques LANNERS
Chairman of the Executive Board of CERATIZIT S.A., Luxembourg

Georges MERENZ
Délégué à la Sécurité, FNCTTFEL, Luxembourg (depuis le 01/08/15)

Benoît PIEDBOEUF
Député-Maire, Bourgmestre de Tintigny (depuis le 28/09/15)

Jeannot POEKER
Chargé de Direction, Inspecteur principal 1^{er} rang, Ministère du Développement durable et des Infrastructures, Département des Transports, Luxembourg

Christophe REUTER
Ingénieur diplômé en génie civil, Ministère du Développement durable et des Infrastructures, Département des Transports, Luxembourg (depuis le 25/01/2016)

Isabelle SCHLESSER
Directrice de l'Agence pour le développement de l'emploi, Ministère du Travail, de l'Emploi et de l'Économie sociale et solidaire, Luxembourg

Jean-Paul SCHMITZ
Président du SYPROLUX, Luxembourg

Romain SPAUS
Conseiller de Direction 1^{ère} classe, Ministère du Développement durable et des Infrastructures, Département des Travaux publics, Luxembourg (depuis le 09/02/15)

Carlo THISSEN
Président de la Délégation Centrale du Personnel, Luxembourg

Jean-Claude THÜMMEL
Président de la FNCTTFEL, Luxembourg

Mylène WAGNER-BIANCHY
Secrétaire Générale du SYPROLUX, Luxembourg

Monique BARTHOLME
Secrétaire du Conseil d'Administration

Astrid MANGEN
Secrétaire adjointe du Conseil d'Administration

Paul SCHMIT
Commissaire du Gouvernement

LE COMITÉ DES DIRECTEURS

Marc WENGLER
Directeur Général

Marc HOFFMANN
Directeur Activités Voyageurs

Philippe SCHRANTZ
Directeur Ressources Humaines & Organisation (jusqu'au 28/02/15)

Yves BADEN
Directeur Ressources Humaines & Organisation (depuis le 01/05/15)

Henri WERDEL
Directeur Gestion Infrastructure

Gilbert SCHOCK
Directeur Administratif et Financier

Fraenz BENOY
Directeur Activités Fret

Laurence ZENNER
Secrétaire Générale

LES FILIALES DU GROUPE CFL

CFL CARGO Marc POLINI
Directeur Général

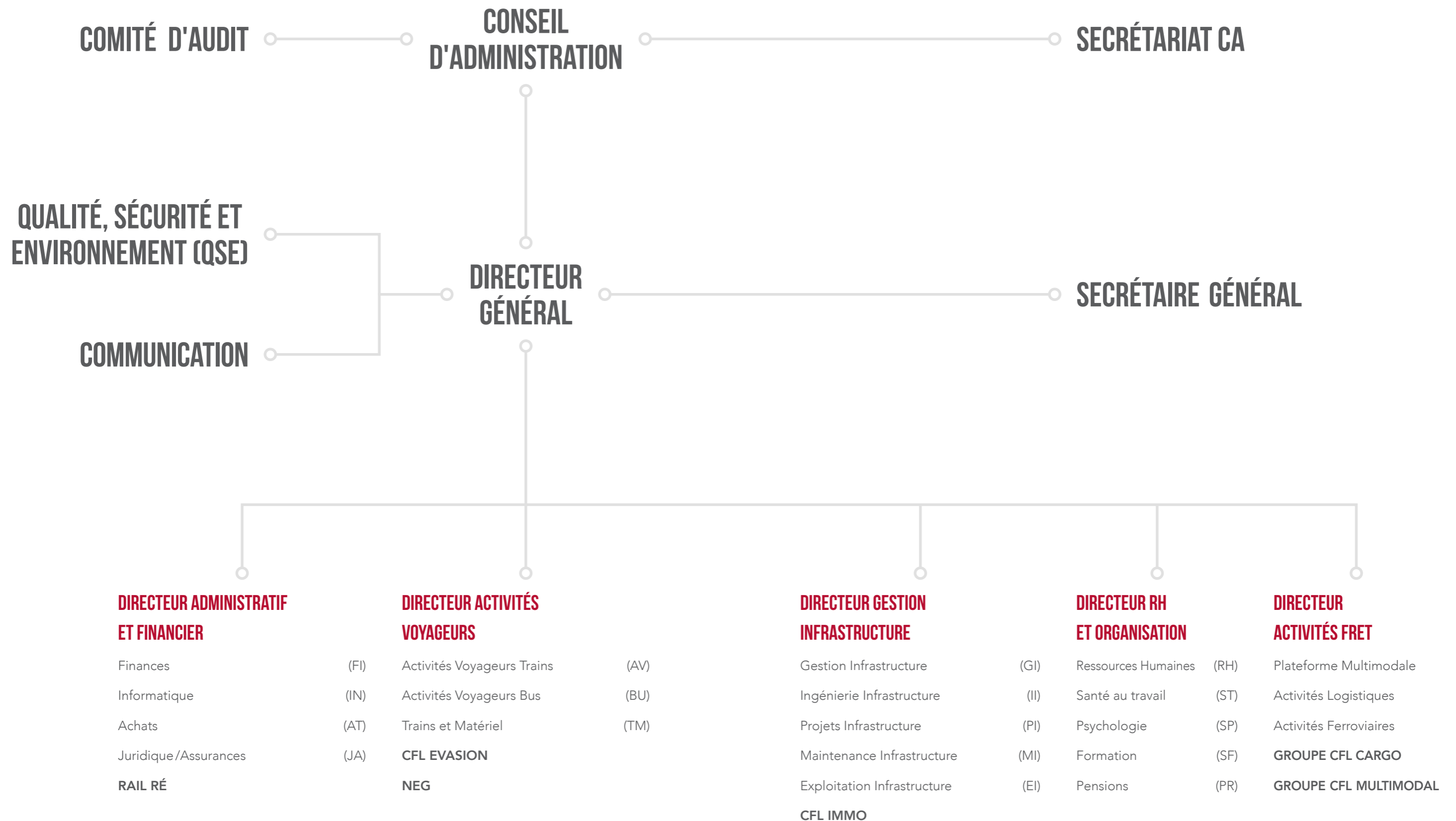
CFL MULTIMODAL Fraenz BENOY
Administrateur Délégué

CFL-IMMO Christian ANTINORI
Directeur

CFL EVASION Joël KREMER
Gérant

NEG NIEBÜLL GMBH Ingo DEWALD
Geschäftsführer

2. ORGANIGRAMME DU GROUPE CFL AU 31 DÉCEMBRE 2015



3

LE GROUPE CFL, BIEN PLUS QU'UN ACTEUR DU TRANSPORT PUBLIC NATIONAL

EN TANT QU'ACTEUR ÉCONOMIQUE À PART ENTIÈRE, LE GROUPE CFL GÈRE UN PORTEFEUILLE D'ACTIVITÉS ÉTENDU, AU SERVICE DE L'ÉCONOMIE NATIONALE, AVEC UN PÉRIMÈTRE D'ACTION QUI INCLUT AUSSI LA GRANDE RÉGION ET L'EUROPE.

L'ACTIVITÉ VOYAGEURS

AU-DELÀ DES FRONTIÈRES NATIONALES

En tant que sous-traitant des compagnies ferroviaires limitrophes, plus précisément de la SNCB pour la Belgique et de la SNCF pour le territoire de la République française, le Groupe CFL dessert régulièrement des gares et arrêts des réseaux limitrophes. À cela s'ajoute l'activité voyageurs des CFL en Rhénanie-Palatinat dans le cadre d'un contrat de service public conclu avec l'autorité organisatrice du Land. Depuis le changement horaire en 2014 et l'introduction du « Rheinland-Pfalz-Takt », concept réalisé en collaboration avec DB Regio et sous la supervision du SPNV-Nord, les CFL offrent une cadence horaire de Luxembourg vers Coblence.

La NEG – filiale du Groupe CFL en Allemagne

Un cas particulier concerne la Norddeutsche Eisenbahngesellschaft Niebüll GmbH, qui dispose de 45 kilomètres de lignes ferroviaires dans l'État fédéral de Schleswig-Holstein, et qui constitue une filiale directe des CFL depuis 2004.

Depuis 1895, la NEG et ses prédécesseurs assurent l'exploitation de la liaison ferroviaire de Niebüll vers Dagebüll à la mer du Nord allemande. Filiale du Groupe CFL depuis 2004, la Norddeutsche

Eisenbahngesellschaft Niebüll GmbH a conclu un contrat de service public avec le Land Schleswig-Holstein en 2013, assurant ainsi le financement de l'exploitation de la ligne ferroviaire.

Dirigée par la Direction d'Activités Voyageurs du Groupe CFL, elle est exploitée de manière rentable depuis plusieurs années et occupe 51 personnes en date du 31 décembre 2015. Durant l'exercice 2015, la société a transporté 408.564 voyageurs en réitérant sa bonne performance de l'année passée.

DE BETTEMBOURG DANS LES QUATRE COINS DE L'EUROPE ET AU-DELÀ

Avec diverses activités articulées autour des pôles ferroviaire, infrastructure et logistique, les filiales fret des Groupes CFL multimodal et CFL cargo, agissant sous le nom de marque CFL multimodal, continuent à développer leur présence sur les marchés européens.

CFL multimodal, dont l'objectif est de capter et de transborder une part considérable du transport de fret de la route sur le rail, a continué à augmenter les fréquences des allers-retours des trains combinés et de l'autoroute ferroviaire à partir de Bettembourg sur des trajets ciblés en Europe et au-delà.



Entre autres, CFL cargo et CFL multimodal assurent le transport de marchandises entre le Luxembourg et l'Italie (Trieste) à destination de la Turquie par voie maritime, connectant ainsi deux continents.

De son côté, le Groupe CFL cargo qui dispose de succursales en Allemagne, en France, en Suède et au Danemark, a consolidé son expansion sur les marchés européens résultant en une augmentation du nombre de millions de tonnes-kilomètres transportées de 913 à 1.163. À noter que la part du trafic international en « open access » et/ou sous-traitance continue à gagner en importance allant de 80,5% en 2014 à 85,3% en 2015.

Cette présence internationale renforce la visibilité des Groupes CFL cargo et CFL multimodal à l'international, entre autres en Chine. En 2015 des négociations ont eu lieu dans l'optique d'une mise en place éventuelle d'une liaison ferroviaire entre la province du Henan et du terminal intermodal rail/route à Bettembourg-Dudelange. À noter qu'une déclaration d'intention à cet effet a été signée en janvier 2016 entre Zhengzhou International Hub and Construction Co. Ltd et CFL multimodal.

4. LES ACTIVITÉS VOYAGEURS

LE NOMBRE TOUJOURS CROISSANT DE VOYAGEURS TÉMOIGNE DE L'ATTRACTIVITÉ DU TRAIN EN TANT QUE MOYEN DE TRANSPORT. AINSI, LE NOMBRE DES CLIENTS EST PASSÉ DE 21,5 MILLIONS EN 2014 À 22,5 MILLIONS EN 2015. CETTE PROGRESSION DE 4,6 % S'INSCRIT DANS UNE TENDANCE DE CONSTANTE CROISSANCE.

VOYAGEURS (EN MILLIONS / AN)



La plus forte croissance provient des lignes 70 (Dippach – Rodange) et 90 (Thionville – Metz), suivies des lignes 10 et 60.

La ligne 50 (Kleinbettingen – Arlon – Bruxelles), qui montre le recul le plus important, a connu un barrage de 3 semaines en été 2015 au Luxembourg, ainsi que des travaux d'infrastructures en Belgique impactant négativement le temps de parcours et la ponctualité des trains.

La ligne 30 (Wasserbillig – Trèves), qui est aussi en léger recul, a été déviée via Syren pendant la grande majorité de l'année. Ceci a non seulement causé un prolongement du temps de parcours de 5 minutes, mais surtout fait que les arrêts de Cents-Hamm et Sandweiler-Contern n'étaient pas desservis pendant cette période.

L'ÉVOLUTION DES PASSAGERS SUR LES DIFFÉRENTES LIGNES (EN MILLIERS / AN)

Ligne	2014	2015	TENDANCE
Ligne 10 (Luxembourg – Troisvierges / Gouvy)	5.053	5.350	+5,9% ↑
Ligne 30 (Luxembourg – Wasserbillig – Trèves)	1.329	1.297	-2,4% ↓
Ligne 50 (Luxembourg – Arlon – Bruxelles)	2.099	1.901	-9,4% ↓
Ligne 60 (Luxembourg – Rodange via Esch / Alzette)	7.424	7.650	+3,0% ↑
Ligne 70 (Luxembourg – Rodange via Dippach)	2.132	2.510	+17,7% ↑
Ligne 80 (Longwy – Esch / Alzette – Bettembourg – Metz / Nancy)	100	103	+3,0% ↑
Ligne 90 (Luxembourg – Thionville – Metz)	3.165	3.465	+9,5% ↑

L'HORAIRE 2015

AVEC DES NOUVEAUTÉS IMPORTANTES

L'horaire 2015, mis en vigueur le 14 décembre 2014, a apporté des modifications importantes :

- L'introduction d'un nouveau concept de cadencement sur la ligne 10, dite « Ligne du Nord ». À partir du changement horaire les gares de Troisvierges, Clervaux, Wiltz, Kautenbach et Diekirch sont desservies toutes les 30 minutes. Parallèlement, une légère réduction du nombre de trains en heure de pointe a été nécessaire sur cette même ligne suite aux travaux de réalisation du nouvel arrêt Pfaffenthal-Kirchberg.
- La mise en service des huit nouvelles automotrices KISS du fournisseur Stadler sur la ligne 30 en direction de Trèves et l'introduction du Rheinland-Pfalz-Takt. Ce concept, réalisé en collaboration avec DB Regio et sous la supervision du SPNV-Nord pour la partie du trajet en Allemagne, a permis un cadencement horaire entre Luxembourg et Coblenze. Depuis avril 2015, les automotrices « KISS » circulent conjointement à partir de la gare de Trèves avec les automotrices « Flirt » en provenance de Sarrebruck.
- Une augmentation du nombre de trains entre Luxembourg et Arlon. Le temps de parcours vers Bruxelles est allongé de 10 minutes suite à des chantiers, surtout sur le réseau Infrabel, réduisant l'attractivité de la connexion ferroviaire vers Bruxelles.
- La mise en service de deux trains supplémentaires en heures de pointe sur la ligne 90 reliant les villes de Luxembourg et Thionville.

PONCTUALITÉ

Pour les clients, la ponctualité des trains reste un critère essentiel de la qualité des prestations des CFL. Si cet indicateur a régulièrement connu des améliorations durant les années passées, il a malheureusement dû être révisé à la baisse avec 90,9% en 2015 par rapport à 92,6% en 2014, soit une régression de 1,6%. Cette baisse est particulièrement due aux trois derniers mois de l'année 2015, période durant laquelle de nombreux incidents liés aux infrastructures et au matériel

roulant ont fait chuter le taux de ponctualité qui jusqu'au mois de septembre se trouvait au niveau de l'année précédente.

Suite à cette détérioration, les CFL ont réorganisé la gestion de la qualité et de la ponctualité. Les équipes en charge d'analyser en détail les sources des retards et de coordonner les mesures correctrices ont été renforcées. Ces mesures se situent à différents horizons. Dans le court-terme, le personnel opérationnel a été sensibilisé pour rappeler l'importance de la ponctualité des services. Une adaptation de l'organisation de travail des équipes techniques permettra d'améliorer la disponibilité des infrastructures et du matériel roulant. À moyen terme, une refonte des horaires prendra en compte les résultats des analyses détaillées, et notamment les effets de la forte croissance de la demande et de l'offre au cours des dernières années sur les endroits les plus saturés du réseau. Finalement, les grands projets d'extension de la capacité du réseau, comme p.ex. le nouveau viaduc Pulvermühle, la 2^e voie vers Sandweiler, le 5^e et 6^e quai en Gare de Luxembourg et la nouvelle ligne vers Bettembourg, conduiront à une augmentation de la disponibilité des infrastructures.

Les CFL à l'écoute de leurs clients

Le feedback des clients est un des éléments clés qui permettent aux CFL d'améliorer la qualité de leurs services. Dans cet esprit chaque réclamation ou suggestion est analysée et traitée au sein du Service Réclamations/Suggestions dont les collaborateurs se tiennent à la disposition du public du lundi au vendredi de 8 à 17 heures.

En moyenne, 131 réclamations ont été traitées par mois en 2015. La moyenne du délai de réponse était de 12 heures en 2015, tout comme en 2014. L'objectif visant un délai de réponse en-dessous de 24 heures a donc largement été atteint. Pour la majorité des réclamations reçues, la ponctualité et le manque d'information en situation perturbée constituaient les points de critiques principaux. Afin de remédier à cette situation, les CFL ont entamé de nombreuses actions au courant de l'année 2015.

Les distributeurs automatiques

Depuis 2014, 90 distributeurs automatiques installés aux gares et arrêts du réseau ferroviaire national, permettent aux clients de se munir d'un titre de transport validé et ceci, 7 jours sur 7 et 24 heures sur 24. Avec un total de 734.831 tickets vendus par ces distributeurs et une progression de 51,7% par rapport à 2014, les chiffres confirment la popularité de ce canal de distribution. En 2015, 75% des billets vendus auprès des distributeurs ont été des billets de courte durée (Kuerzzäitbilljee) de 2^e classe et presque un billet sur cinq (18,85%) a été acheté auprès d'un des 4 distributeurs en Gare de Luxembourg.

La construction du nouvel InfoPoint en Gare de Luxembourg

Pour améliorer l'information de leurs clients, les CFL ont mené, en 2015, des travaux de construction en Gare de Luxembourg pour réaliser un nouveau point d'information, disponible 7 jours sur 7 et de 6 à 21h45.



La préparation de l'offre d'informations en temps réel

Afin de répondre aux besoins d'informations des clients, une mise à jour de l'application CFL mobile a été préparée au courant de l'année 2015. Grâce à cette nouvelle application pour smartphones publiée début 2016, les clients peuvent à présent suivre l'évolution de leur train en temps réel et sont ainsi informés d'éventuels retards.

4. LES ACTIVITÉS VOYAGEURS



TRAINS SPÉCIAUX

Au niveau national, les CFL ont organisé de nombreux trains spéciaux, entre autres à l'occasion de la fête nationale, de la nuit des lampions, du festival de Wiltz et de la veille de nouvel an. En dehors de ceux-ci, des trains spéciaux ont été organisés à la demande de clients privés ou d'associations, dont un train en direction du marché de Noël à Rumelange en collaboration avec la commune de Rumelange, l'association 5519 et le TICE. Avec 15 dessertes spéciales, le nombre de trains-concerts reste constant par rapport au niveau de 2014.

En 2015, 11.632 personnes ont profité des trains-concerts pour rejoindre le festival Rock-A-Field ou le concert de leur choix à la Rockhal à Belval.

Tout comme en 2014, la majorité (66,14%) des clients ayant profité de l'offre des trains-concerts en 2015 ont été des visiteurs du festival Rock-A-Field.

LES LIAISONS TGV

À PARTIR DE LA GARE DE LUXEMBOURG

Depuis la Gare de Luxembourg, les voyageurs profitent de 6 allers-retours par jour en direction de la Gare de Paris-Est. Cette liaison TGV, exploitée en autonomie commerciale par la SNCF sur base du protocole d'accord intergouvernemental franco-luxembourgeois, a connu une légère hausse en terme de voyageurs. Ainsi à la fin de l'année 2015, une hausse de 0,4% des allers-retours moyennant TGV en direction de Paris-Est a pu être enregistrée par rapport à l'exercice précédent.

À partir du 3 juillet 2016, la nouvelle ligne TGV Luxembourg – Strasbourg reliera la Gare de Luxembourg aux liaisons TGV en direction de Montpellier et Marseille.

LES VOYAGES EN BUS CFL,

UN PILIER SUPPLÉMENTAIRE DE LA MOBILITÉ

Avec 60 autobus modernes, les CFL disposent d'une flotte de cars qui est surtout active sur des lignes régionales, intégrées dans le réseau RGTR. Outre ce service sur le plan national, les CFL offrent aussi deux services de bus transfrontaliers :

Le « Luxembourg – Saarbrücken – Express », une offre attractive

Au vu du succès de l'offre du « Luxembourg – Saarbrücken – Express », la capacité des bus a été augmentée aux heures de pointe et pendant les weekends. Parallèlement, deux allers-retours supplémentaires ont été ajoutés afin de répondre à la demande croissante de cette offre.

Depuis juin 2015, le parcours du « Luxembourg – Saarbrücken – Express » reliant Luxembourg à Sarrebruck, nœud d'interconnexion avec le réseau ferroviaire à grande vitesse allemand, est limité à la Gare de Luxembourg au vu de la situation de circulation difficile au sein de la capitale. Celle-ci a été provoquée par des chantiers importants au centre-ville, entre autres à la hauteur de l'ancien arrêt Hamilius.

Suite à ces développements, le nombre de voyageurs du « Saarbrücken – Luxembourg – Express » réside au niveau de 2014 avec plus de 133.000 clients en 2015.

Le « Gare Lorraine Express »

En 2015, 11.250 voyageurs ont emprunté le « Gare Lorraine Express » pour rejoindre la gare homonyme qui donne accès aux trains TGV à destination de Paris Charles de Gaulle, Reims, Paris Disneyland, Bordeaux etc. – ceci constitue une baisse de 14,27% par rapport à l'année 2014.

LES RANDONNÉES CFL

Entre avril et octobre 2015, les CFL ont invité le grand public à participer aux randonnées pédestres organisées chaque premier mercredi du mois. En 2015, 171 personnes ont profité de cette nouvelle offre des CFL. À noter qu'une nouvelle édition du guide randonnées CFL sera publiée en début d'année 2016.

L'AGENCE DE VOYAGES CFL EVASION

En tant qu'agence de voyages des CFL et membre de l'Union Luxembourgeoise du Tourisme (ULT), la filiale CFL-Evasion offre, depuis 1999, des produits de qualité adaptés aux besoins du marché luxembourgeois.

Véritables spécialistes des voyages en train, les agents de CFL-Evasion vendent aussi des programmes des tour opérateurs de qualité comme Luxair, TUI, Neckermann, Olimar, Studiosus, Ameropa, Thomas Cook, Meier's Weltreisen, Dertour et Neptun Cruises, ainsi que les voyages sur-mesure.

Par rapport à l'exercice précédent, l'année 2015 a été marquée par une situation géopolitique tendue, surtout dans les régions d'Afrique du Nord et du Proche Orient qui a provoqué une baisse sensible des réservations en direction des régions touristiques susmentionnées.

CFL-Evasion n'a pourtant pas manqué de marquer sa présence aux rendez-vous incontournables de la scène touristique, à savoir le Salon Vakanz à LuxExpo et les Cruise Days à Mondorf-les-Bains.

Les activités internationales

Le chiffre d'affaires réalisé par les points de vente CFL, y compris les guichets des gares, le Call Center, les ventes en ligne via cfl.lu et les distributeurs automatiques, affiche pour 2015 un recul de quelque 6,6% par rapport à l'exercice antérieur.

En dehors de la situation de concurrence de sites commerciaux internet étrangers, ce recul trouve aussi son origine dans la situation géopolitique tendue telle qu'elle s'est présentée en 2015. À cela s'ajoutent des incidents ponctuels comme les mouvements sociaux au sein des réseaux limitrophes, ou p.ex. les travaux sur les infrastructures ferroviaires belges.

4. LES ACTIVITÉS VOYAGEURS

LA FLOTTE DES CFL : UNE DES PLUS MODERNES EN EUROPE

À la fin de l'année 2015, le parc de matériel roulant des CFL se présente comme suit :

- 22 automotrices électriques de la série 2000 (Z2)
- 22 automotrices électriques de la série 2200 (TER2N)
- 87 voitures à deux niveaux (DOSTO)
- 8 automotrices électriques de la série 2300 (KISS), mises en service en 2014

À cela s'ajoutent 19 locomotives de la série 3000, 20 locomotives de la série 4000, une locomotive diesel-électrique de manœuvre ainsi que 9 locotracteurs.

En 2015, 11 nouvelles automotrices de la série 2300 (KISS) ont été commandées auprès du fournisseur suisse Stadler. La livraison des 11 automotrices est prévue pour le courant de l'année 2017.

Au 31 décembre 2015, l'âge moyen de la flotte des CFL est de 11,9 ans.

L'ÉQUIPEMENT EN ETCS

Depuis la fin de l'année 2014, l'ensemble du réseau ferré luxembourgeois est équipé du système européen de contrôle de vitesse des trains « European Train Control System ». L'équipement des infrastructures ferroviaires fait partie d'un processus de standardisation au niveau européen, visant à unifier les systèmes de sécurité ferroviaire. Ce système contrôle en permanence certains critères comme la vitesse et le respect des signaux et freine automatiquement le train en cas d'un comportement incorrect.

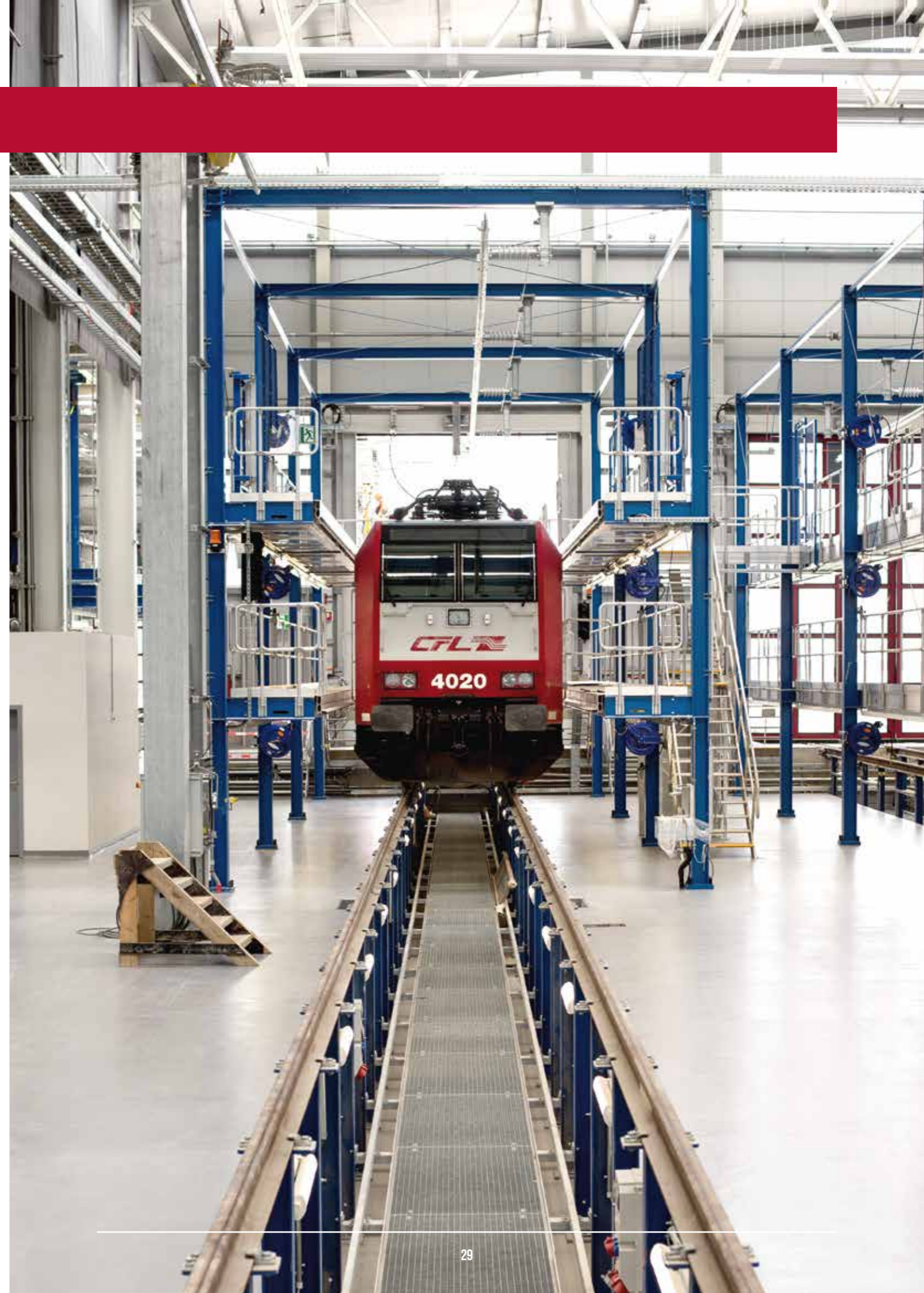
À la fin de l'année 2015, l'équipement de série du matériel roulant des CFL a débuté et deux automotrices supplémentaires du type TER2N (série 2200) ont été outillées du système ETCS.

L'équipement de série continuera en 2016 et sera achevé en 2017.

LA CONSTRUCTION DU NOUVEL ATELIER CENTRAL

En date du 11 mai 2015, les CFL ont inauguré le nouvel Atelier Central qui permettra d'effectuer l'ensemble des entretiens du matériel roulant voyageurs sur un site commun d'une surface totale de 15.000m² – une première dans l'histoire des CFL. À côté de chemins de transfert plus courts, les installations permettent une hausse des niveaux de productivité et de sécurité par le biais d'un environnement de travail moderne et adapté.

Une partie de l'Atelier a été mise en service en 2015, ce qui a permis la démolition de la 2^e rotonde sur le même site. La mise en service complète est prévue pour mi-2016.



4. INTERVIEW

Après 20,7 millions en 2013 et 21,5 millions en 2015, la barre de 22 millions de voyageurs est largement dépassée en 2015. Quels sont les défis qui résultent d'une telle progression ?

Cette forte croissance qui dure depuis plus de 10 ans, car il faut se rappeler que nous n'étions qu'à 13,7 millions en 2003, nous conduit à développer constamment notre offre. Ceci fut d'un côté atteint par une augmentation de la taille de la flotte de matériel roulant, mais surtout par des mesures organisationnelles au niveau de l'exploitation, notamment la densification des horaires, comme p.ex. l'augmentation des cadences des lignes 60 en 2010 et 70 en 2012, et la réorganisation au niveau des processus de maintenance afin de permettre une plus haute disponibilité du matériel roulant. Une récente mesure est l'introduction du cadencement du sillon lorrain qui apporte une augmentation du nombre de trains de plus de 40% sur la ligne 90.

Quelles sont les difficultés d'une telle augmentation d'offre ?

Il faut en effet noter que l'augmentation constante de notre offre s'est faite sur un réseau ferroviaire quasi inchangé. Même si de grands projets de développement d'infrastructure ont bien été entamés ou sont en planification, nous avons aujourd'hui atteint nos limites sur le réseau actuel. Une conséquence est la fragilisation du système avec des répercussions sur la ponctualité de nos services. Un défi majeur des années à venir sera de gérer la croissance tout en maîtrisant la ponctualité. L'agrandissement de la gare de Luxembourg, par la construction d'un 5^e et 6^e quai, sera une condition nécessaire pour les prochaines étapes de l'extension de notre offre.



“

Un défi majeur des années à venir sera de gérer la croissance tout en maîtrisant la ponctualité.

”

Marc HOFFMANN
Directeur Activités Voyageurs

5

LES ACTIVITÉS FRET DU GROUPE CFL

EN 2015, LES GROUPES CFL MULTIMODAL ET CFL CARGO - AGISSANT SOUS LE NOM CFL MULTIMODAL - ONT RENFORCÉ LEUR PRÉSENCE SUR LES MARCHÉS NATIONAUX ET INTERNATIONAUX ET DÉVELOPPÉ DES PARTENARIATS STRATÉGIQUES. ILS ONT ÉGALEMENT LANCÉ UN IMPORTANT PROGRAMME D'INVESTISSEMENTS, LEVIERS ESSENTIELS DE CROISSANCE, ET ONT RENFORCÉ LEUR ENGAGEMENT SOCIÉTAL.

DÉVELOPPEMENT DES ACTIVITÉS

PÔLE FERROVIAIRE

Dans son plan stratégique à horizon 2020, CFL multimodal s'est fixé comme objectif de contribuer à l'augmentation de la part du transport de fret par rail, par rapport à la route, ceci par le biais de sa filiale CFL intermodal. En 2015, cet objectif s'est traduit par une augmentation des fréquences de plusieurs trains de combiné, notamment vers la Turquie et la France.



De son côté, CFL cargo a maintenu son volume d'activité sur le territoire national et a renforcé sa présence à l'étranger. CFL cargo France a créé un nouveau hub conventionnel à Mulhouse afin de mieux pouvoir servir les clients de cette région. CFL cargo Deutschland a continué son expansion. Ainsi, le nombre de conducteurs de locomotives a sensiblement été augmenté. Les trafics opérés par la société se sont développés de sorte que le chiffre d'affaires a augmenté de plus de 40 %.

CFL cargo a également consolidé sa position comme tractionnaire de trains de combiné, en mettant l'accent sur la qualité et la fiabilité du service. En 2015, la société a par ailleurs poursuivi sa spécialisation en matière d'organisation et d'exécution de transports spéciaux par rail.

TRAIN

FRÉQUENCE
AU 31.12. 2015

Bettembourg ↔ Trieste	5 AR/semaine
Bettembourg ↔ Duisbourg	3 AR/semaine
Bettembourg ↔ Anvers	4 AR/semaine
Bettembourg ↔ Le Boulou	20 AR/semaine
Bettembourg ↔ Lyon	6 AR/semaine

Les trains internationaux de combiné et d'autoroute ferroviaire

TRAFICS

	MTKM 2015	MTKM 2014
Trafic international en « open access » et/ou sous-traitance	992	735
Trafic national y compris cotraitance	171	178
Trafic total	1.163	913

Trafics 2014-2015 de CFL cargo en millions de tonnes-km

CFL technics, l'atelier de maintenance de wagons fret du groupe, a continué sa stratégie de diversification du porte-feuille clients. D'un côté, l'entreprise a développé des concepts de services innovants, couvrant aussi bien la maintenance de wagons, que le stockage ou la logistique de pièces détachées. D'un autre côté, elle a élargi son domaine d'activité à la maintenance de locomotives diesel. Ceci s'est traduit par une augmentation du chiffre d'affaires global de 42% par rapport à 2014. Le portefeuille de clients s'étend dès à présent au-delà du Luxembourg sur l'Allemagne, la Belgique, la France, les Pays-Bas, la Pologne et la Suisse.



PÔLE INFRASTRUCTURE

Le développement des trains de combiné au départ et à destination de Luxembourg a eu des effets très positifs sur l'activité du terminal combiné, qui a vu son nombre de manutentions augmenter d'environ 20% pour atteindre plus de 165.000 manutentions fin 2015. Le nombre de semi-remorques traitées sur la plateforme de l'autoroute ferroviaire s'est stabilisé à 41.000. En termes d'économie d'émissions de CO₂, ceci représente près de 180.000 tCO₂ sur l'année.



PÔLE LOGISTIQUE

En 2015, le Groupe CFL multimodal, via sa filiale CFL logistics, a continué à développer ses activités internationales, en s'appuyant sur sa société-sœur CFL port services en Belgique, ainsi que sur un réseau de partenaires, notamment en France et en Allemagne. Le volume d'activité est en croissance constante. Ainsi, en 2015, CFL logistics a reçu le VTL PartnerAward dans la catégorie « plus forte croissance internationale », étant ainsi récompensé parmi les 125 membres de ce réseau de groupage européen.



Par ailleurs, un nouveau projet de logistique urbaine a été lancé à l'automne 2015. La logistique urbaine étant un élément clé dans l'organisation durable et économique des échanges commerciaux à l'intérieur des agglomérations, le Groupe a mis en place « lucil – City logistics in Luxembourg ». Ce concept innovant s'adresse aux commerçants des centres urbains et propose des prestations logistiques sur mesure. Des réflexions économiques et environnementales ont été à la base du projet puisqu'il permet entre autres de consolider les flux et d'optimiser la chaîne d'approvisionnement. Ce nouveau service contribuera à réduire le trafic en ville, à améliorer la qualité de l'air et à diminuer les nuisances sonores.

5. LES ACTIVITÉS FRET DU GROUPE CFL

PROSPECTION, PARTENARIATS ET RÉSEAUTAGE

En 2015, CFL multimodal a intensifié son travail de prospection et de réseautage. Ainsi, le Groupe a participé à des missions économiques dans plusieurs pays, notamment en Espagne et au Danemark. Il a également organisé de nombreuses visites de son site de Bettembourg, notamment dans le cadre de la Présidence européenne du Luxembourg, et a en particulier reçu en juin 2015, le Gouverneur de la province chinoise de Henan.

Le Groupe a également intensifié sa présence sur les foires internationales, ceci afin de promouvoir ses activités logistiques et ferroviaires. Il a notamment participé à la foire « Transport Logistic » de Munich, considérée comme l'une des plus importantes foires du secteur.

Enfin, le Groupe poursuit sa politique de partenariats afin d'intensifier le réseau de trains combinés au départ du hub de Bettembourg. Ainsi, CFL intermodal, filiale de CFL multimodal

et l'opérateur des trains de combiné du groupe, a rejoint en 2015 le groupement UIRR – International Union for Road-Rail Combined Transport afin de renforcer son implication dans les réseaux européens de transport de combiné.

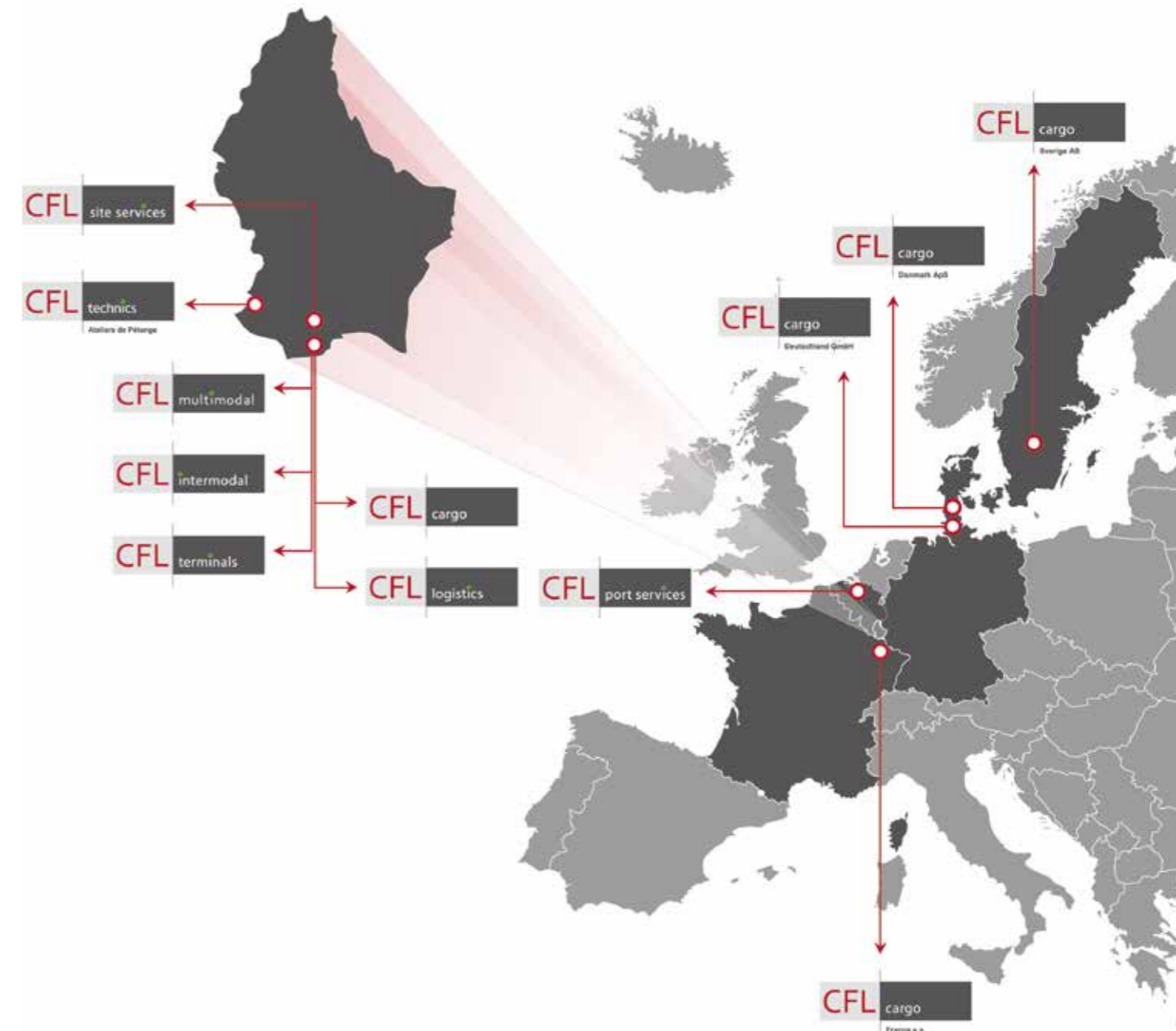
Monsieur François Bausch, Ministre du Développement durable et des Infrastructures, et Monsieur Guo Gengmao, Gouverneur de la province chinoise de Henan, devant le chantier du nouveau terminal.



Monsieur Fraenz Benoy, Directeur Activités Fret des CFL, Monsieur François Bausch, Ministre du Développement durable et des Infrastructures, Monsieur Marc Wengler, Directeur Général des CFL, et Monsieur Tom Weisgerber, Premier Conseiller de Gouvernement, sur le stand de CFL multimodal à la foire « Transport Logistic » de Munich (de gauche à droite).



LE RÉSEAU CFL



5. LES ACTIVITÉS FRET DU GROUPE CFL



Le montage des deux nouvelles grues s'est étalé sur 2 mois.

GRANDS PROJETS ET INVESTISSEMENTS

Le nouveau terminal intermodal de Bettembourg-Dudelange ouvrira ses portes courant du deuxième semestre 2016. La construction des deux voies de l'autoroute ferroviaire et le montage des deux nouvelles grues portiques ont eu lieu en fin d'année 2015.

Les travaux de construction du nouvel entrepôt central de CFL multimodal ont également commencé en décembre 2015. Cet entrepôt permettra de regrouper dès décembre 2016, sur une surface de 30.000m², toutes les activités d'entreposage et de crossdocking du Groupe multimodal.

En parallèle, le Groupe a réalisé des investissements conséquents dans la modernisation de son parc roulant. Ainsi, un nouveau reachstacker a été mis en service en octobre 2015. Ce modèle de dernière génération présente des nouvelles fonctionnalités qui renforcent la sécurité lors de la manutention des containers et semi-remorques et qui améliorent significativement la performance écologique.

Depuis juin 2015, les premiers véhicules électriques roulent sous l'enseigne de CFL multimodal et le parc roulant route est labélisé «lean & green». En adhérant à ce label européen, le Groupe

s'engage à réduire ses émissions CO₂ de 20% jusqu'en 2020, en travaillant sur :

- L'optimisation des trajets et du taux de chargement des véhicules ;
- Les économies de carburant et d'énergie ;
- Le développement d'une flotte de véhicules non polluants et à haut rendement énergétique ;
- Le transfert modal de la route vers le rail pour des destinations spécifiques.

En participant à ce programme, le Groupe CFL multimodal entend renforcer son plan d'efficacité énergétique qu'il applique déjà à toutes ses activités logistiques. Le Groupe souhaite également encourager l'engagement de ses employés dans sa stratégie de développement durable et de protection de l'environnement, étant persuadé qu'une démarche collective et des actions conjointes augmentent l'impact de chaque mesure et que cette approche multiplie les effets au-delà de la simple somme des actions entreprises.

Enfin, début décembre, 11 locomotives diesel-électriques ont été commandées. Ces locomotives seront livrées courant du premier semestre 2017 et se caractérisent par une meilleure disponibilité et une plus grande facilité d'exploitation.

CFL MULTIMODAL – UN ACTEUR ENGAGÉ

En tant qu'acteur économique majeur, CFL multimodal s'engage pour le développement économique et social du pays.

Ainsi, CFL multimodal organise régulièrement des visites du terminal actuel et du chantier du nouveau terminal, ceci afin de faire connaître ses activités au-delà des frontières nationales.

Par ailleurs, CFL multimodal a collaboré avec le centre de recherche LIST dans le cadre du projet européen Weastflows, pour la promotion du transport multimodal. Ce projet européen a réuni 22 partenaires et 30 observateurs en provenance des pays ENO dont l'Allemagne, la France, l'Irlande, le Luxembourg, le Royaume-Uni, les Pays-Bas et la Chine. Il a permis d'examiner les pratiques actuelles dans le domaine du transport de marchandises en Europe du Nord-Ouest, en identifiant les défis et les opportunités pour les améliorer et encourager des méthodes plus écologiques. Les solutions TIC (technologies de l'information et de la communication) ont été étudiées et introduites afin d'encourager l'optimisation de la *supply chain*, une meilleure collaboration entre les divers acteurs et une connectivité améliorée avec le réseau de transport global.

Le Groupe contribue également au développement des compétences logistiques. Dans le cadre des travaux préparatoires à la création d'un centre de recherche en logistique au Luxembourg, il a reçu au printemps 2015 des représentants du *Massachusetts Institute of Technology* (MIT) pour une visite du terminal et un échange sur le secteur logistique au Luxembourg. CFL multimodal a par ailleurs collaboré avec l'Agence pour le Développement de l'Emploi (ADEM) dans le développement et la mise en place de la nouvelle formation pour logisticiens. Le premier cycle de la formation ayant débuté en septembre 2015, la société a déjà accueilli deux classes courant de l'automne.

Enfin, afin de soutenir l'accueil des personnes demandeuses d'asile, CFL multimodal a répondu positivement à un appel de soutien de l'Office luxembourgeois de l'Accueil et de l'Intégration (OLAI). Depuis l'été 2015, la société met à disposition un espace dans ses entrepôts, aménagé en centre de collecte des dons en matériel de la population à l'OLAI.

En visite sur le terminal Bettembourg-Dudelange lors de la Présidence luxembourgeoise du Conseil de l'Union Européenne: Le comité européen des politiques de commerce – département services et investissement



5. INTERVIEW

Fin 2014, le rapprochement organisationnel et opérationnel des Groupes CFL cargo et CFL multimodal a été décidé. Où vous situez-vous aujourd'hui dans ce processus ?

Depuis un an, nous sommes engagés dans cette voie visant à positionner les activités fret des CFL comme prestataire logistique compétitif, leader au Luxembourg et reconnu sur le plan européen. Elle va de pair avec des investissements conséquents dans les personnes et les infrastructures.

Aujourd'hui toutes les équipes ont été réorganisées. Leur collaboration est exemplaire. À part quelques formalités, le rapprochement est quasiment achevé. Nous avons également reconfiguré nos relations clients en fonction des nouvelles opportunités qui se sont présentées. Ceci implique une évolution de notre portefeuille de services vers une offre à valeur ajoutée encore plus innovante. Et les premiers fruits de nos décisions ont déjà pu être récoltés : je pense notamment à l'extension de notre réseau de trains de combiné et plus spécifiquement à la possibilité d'élargir notre réseau par un axe Europe-Chine.

L'année 2016 constitue une année exceptionnelle pour les activités fret des CFL. À quel égard ?

L'année 2016 est une véritable « année-charnière » pour nos activités et le plus grand défi de cette année est la mise en service du nouveau terminal intermodal de Bettembourg-Dudelange et l'ouverture de notre entrepôt central, tous les deux situés sur l'Eurohub Sud. Prévus pour la deuxième partie de l'année 2016, ces deux événements nous permettront d'augmenter et de moderniser sensiblement nos capacités. Ils nous feront avancer d'un grand pas dans notre objectif de développer le Luxembourg comme hub intermodal paneuropéen dont le rayonnement permettra de desservir les plateformes de transbordement dans les centres industriels et les ports de l'Europe.

Comment ces nouvelles structures influenceront-elles le secteur de la logistique ici au Luxembourg ?

Notre vocation est de soutenir le développement de l'économie nationale et régionale. La logistique et le transport intermodal jouent un rôle moteur dans la diversification de l'économie et donc dans sa compétitivité. En dotant l'Eurohub Sud d'infrastructures performantes et d'une offre de services de haute qualité, nous servirons au mieux les acteurs économiques et industriels de la Grande Région.



“

Notre vocation est de soutenir le développement de l'économie nationale et régionale.

”

Fraenz BENOY
Directeur Activités Fret

6

LE GESTIONNAIRE D'INFRASTRUCTURE

L'EXPLOITATION QUOTIDIENNE DU RÉSEAU

Par le biais d'horaires et de sillons attribués par l'Administration des Chemins de Fer, le gestionnaire d'infrastructure assure la gestion du trafic ferroviaire. Le maintien de la fluidité du trafic, surtout en cas de situation perturbée, fait partie des tâches qui lui sont confiées. Les CFL sont chargés de la gestion du trafic ferroviaire en faisant usage des moyens nécessaires pour éviter des conflits de circulation tout en assurant le plus haut niveau de sécurité possible. À cet effet, le gestionnaire d'infrastructure prend toutes les dispositions nécessaires.

La mise à disposition de l'énergie électrique aux trains et l'opération du centre national de télésurveillance sont d'autres activités de base importantes.

Le gestionnaire d'infrastructure est également responsable de garantir l'information des clients sur les quais et dans les gares par le biais du personnel des gares, des annonces acoustiques et des panneaux d'informations dynamiques ou statiques. Dans un esprit de garantir la sûreté des clients et des collaborateurs, des équipes de surveillance sont présentes dans les gares et trains sous les ordres du gestionnaire d'infrastructure. À cela s'ajoute la coordination des équipes de nettoyage pour assurer la propreté des quais et des souterrains à voyageurs. En 2015, le niveau de propreté des gares et arrêts s'est élevé à 97,9% et réside donc aux bons niveaux des années précédentes. Ce critère tient compte des points suivants :

- l'absence de graffitis ;
- l'absence de dégradations ;
- la propreté des surfaces ;
- la disponibilité de poubelles vidées.

Autre critère important de qualité : le niveau d'informations disponible aux gares et arrêts en cas de situation normale. Avec une valeur de 97,5% ce critère réside, lui aussi, au niveau de l'année précédente et dépend des éléments suivants :

- la signalisation à l'extérieur des gares et arrêts (logo CFL, nom de la gare) ;
- l'affichage d'un plan des environs situé à la sortie de la gare ;
- l'affichage d'informations sur la disponibilité des installations fonctionnelles ;
- l'affichage d'informations de sécurité ;
- l'affichage (sur papier et dynamique) des horaires ;
- la signalisation de la destination et du parcours des trains.

LA MAINTENANCE DES INSTALLATIONS

Par le biais du contrat de gestion conclu avec l'État Luxembourgeois, les CFL sont responsables de l'entretien régulier ainsi que du dépannage des installations qui lui sont mises à disposition pour ses activités. La maintenance des voies, des appareils de voie, des caténaires, des installations de signalisation, de télécommunication et de génie technique, ainsi que des passages à niveau est assurée par des moyens de production dont 24 engins ferroviaires basés au Centre logistique de l'infrastructure, situé à Bettembourg.

Afin de permettre la poursuite du trafic ferroviaire en conditions hivernales, le gestionnaire d'infrastructure active, chaque année, son plan hiver. Celui-ci comprend entre autres la réalisation de tests des systèmes de réchauffage électrique des aiguilles et l'ajustement, voire la

préparation des installations ferroviaires aux basses températures. Les centres d'intervention sont de plus approvisionnés en sel. Afin de garantir la sécurité et le confort des voyageurs, les CFL veillent au déneigement et au traitement du verglas sur les quais et aux accès aux quais dans les gares et points d'arrêt.

Chaque secteur d'activité au sein du gestionnaire d'infrastructure dispose d'un système d'astreinte de manière à garantir 24h/24 des interventions rapides et efficaces.

LA GESTION DU PATRIMOINE IMMOBILIER

La société CFL-Immo assure la gestion immobilière du domaine relevant de l'infrastructure ferroviaire de l'État ou appartenant aux CFL. Elle comprenait en 2015 quatre divisions :

- la division domaine, en charge de la gestion administrative du domaine ferroviaire ;
- la division géomètre, l'interlocuteur pour les affaires cadastrales au sein des CFL ;
- la division architecte, en charge des projets immobiliers ;
- la division administrative et finances, en charge de la gestion administrative de la société, de la comptabilité et de la facturation.

Dans les limites de la gestion immobilière du domaine ferroviaire de l'État et des CFL, 124 conventions, contrats ou permissions de voirie ont été finalisés, dont 119 pour le compte de l'État et 5 pour le compte des CFL. De plus, 54 transactions immobilières ont été négociées et signées en 2015.

Avec 31 actes de vente et 23 compromis pour le compte de l'État, les transactions concernent principalement les projets de construction de la nouvelle ligne ferroviaire de Luxembourg à Bettembourg et de mise à double voie du tronçon de ligne ferroviaire entre Luxembourg et Sandweiler-Contern, ainsi que d'autres projets de sécurisation d'infrastructures.

Dans le cadre des projets de mise à double voie des lignes de Pétange à Luxembourg et de Luxembourg à Sandweiler-Contern, ainsi que pour permettre la réalisation de projets ferroviaires et étatiques à travers le pays, 12 dossiers de mesurages cadastraux ont été établis.

De plus, CFL-Immo a été en charge de 100 dossiers de renseignement sur les limites du domaine ferroviaire d'implantation sur terrain et d'abornements contradictoires sur l'ensemble du réseau ferré.

CFL-Immo s'est par ailleurs chargé de la planification de la maintenance et de l'établissement du budget des bâtiments communs et commerciaux dont elle assure la gestion. Parmi ces travaux figure la poursuite des travaux de réaménagement et d'extension du bâtiment voyageurs de la gare d'Esch-sur-Alzette.

6. LE GESTIONNAIRE D'INFRASTRUCTURE



De nouveaux défis à l'horizon 2020

Afin de réunir l'ensemble des besoins immobiliers du Groupe CFL en un seul document, un masterplan à l'horizon 2020 a été établi. De plus et pour le même horizon, des réflexions ont été portées sur le sujet de l'image globale des gares et de la mise en place d'un concept global pour la Gare de Luxembourg. La mise en place et le renouvellement de la régie publicitaire sur le réseau des Chemins de Fer Luxembourgeois ont également fait partie de ce processus de réflexions.

La promotion immobilière de propres projets de construction

En 2015, CFL-Immo a poursuivi son activité de promotion immobilière par le biais de sa société filiale Immo-Rail S.A. qui a été fondée en 2009. Cette dernière a lancé les travaux du bâtiment résidentiel et commercial à Mondorf-les-Bains. Sur les 32 appartements/commerces mis en vente, 25 unités ont déjà été vendues.

LES GRANDS PROJETS D'INFRASTRUCTURE

Afin de réagir au nombre de voyageurs toujours croissant et pour faire face à une demande toujours plus importante dans les autres domaines d'activité, les travaux d'entretien classiques sont accompagnés de grands projets d'infrastructure. Ceux-ci font partie d'un ensemble de mesures visant l'expansion ou la modernisation des infrastructures ferroviaires. Ces travaux d'extension se font conformément au programme d'investissement pluriannuel et sont poursuivis en 2015 sur l'ensemble du réseau.

L'aménagement d'un réseau radio numérique intégrée ERTMS/GSM-R

La mise en place du GSM-R, réseau de radio numérique intégrée sur l'ensemble de l'infrastructure ferroviaire luxembourgeoise fait partie d'un processus de normalisation européen visant à garantir l'interopérabilité technique avec les gestionnaires d'infrastructure limitrophes ainsi qu'avec les opérateurs ferroviaires. Grâce à sa plateforme intégrée et standardisée, cette radio numérique permettra de remplacer tous les systèmes analogiques de radiocommunication ferroviaire, entre autres la radio sol-train datant de 1985, la radio pour les services de manœuvre et la radio pour les services de maintenance. Ce système de radio mobile intégrera non seulement les communications vocales, mais aussi la transmission de données ferroviaires.



En 2015 les travaux de préparation des 85 sites ont été poursuivis :

- les travaux d'étude géotechnique et de forage de reconnaissance du sol de fondation sont achevés pour 83 sites sur un total de 85 ;
- 7 autorisations de construire et 3 autorisations de construire en « zone verte » ont été enregistrées ;
- la mise en place de 4 pylônes en béton, ainsi que la commande de 6 pylônes supplémentaires ont été achevées ;
- la mise en place de 26 bâtiments techniques préfabriqués et la commande de 6 bâtiments supplémentaires ont été réalisées.

Le 28 septembre 2015, le Conseil d'Administration a adjugé la commande relative aux travaux pour l'aménagement d'un réseau GSM-R comprenant la fourniture, le montage, la mise en service, ainsi que la gestion des équipements centraux et des stations de base pendant trois années.

La construction du deuxième viaduc Pulvermühle

Dans le but de remédier au goulot d'étranglement à l'entrée de la tête nord de la Gare de Luxembourg, le nouveau viaduc de Pulvermühle jouera un rôle essentiel. Construit parallèlement au pont existant, il permettra de désengorger le secteur et d'augmenter la capacité des lignes Luxembourg-Troisvierges et Luxembourg-Wasserbillig. Alors que les deux voies actuelles seront réservées à la ligne du Nord, les deux nouvelles voies construites sur le nouveau viaduc seront entièrement réservées à l'usage de la ligne en direction de Wasserbillig.

Outre le viaduc proprement dit, ce projet comprend également le nouvel ouvrage permettant le passage de trois voies sous le boulevard d'Avranches ainsi que l'ouvrage de raccordement du viaduc au tracé de la ligne vers Wasserbillig. Le barrage complet du tronçon Luxembourg-Oetrange du 16 février au 13 décembre 2015 a permis d'avoir de l'avance sur le planning prévu.

6. LE GESTIONNAIRE D'INFRASTRUCTURE

La poursuite des travaux de fondation

Les travaux de couverture de la phase 2 de l'ouvrage du Boulevard d'Avranches ont été achevés. De plus, le forage de pieux de fondation en béton, supportant l'ouvrage sur perré, a démarré en février 2015. Début mai 2015, la majeure partie des pieux de la dernière pile du nouveau viaduc est réalisée.

La mise en place du tracé provisoire sur perré jusqu'en 2018

La voie ferrée et les installations de traction électrique ont été reposées sur le tracé provisoire sur l'ouvrage perré qui restera en service jusqu'en 2018. Parallèlement la construction de l'ouvrage caisson, située en crête de perré, s'est poursuivie en 2015, année marquée par un barrage conséquent du tronçon Luxembourg – Oetrange. La remise du trafic ferroviaire sur ce tracé provisoire a eu lieu le 13 décembre 2015.

De plus, l'appareil de voie reliant la ligne du Nord à la ligne Luxembourg – Wasserbillig a été reposé pendant les weekends de barrage de voie et mis en service le 13 décembre 2015.

Les travaux de renforcement et de stabilisation

Au vu des charges considérables du nouvel ouvrage sur perré des travaux de soutènement et de renforcement, la pose d'éléments préfabriqués en crête de mur fin 2014 et le creusement de fouilles blindées en 2015, ont été exécutés en pied de perré qui longe la piste cyclable. À ces travaux s'ajoutent les travaux de sécurisation des surfaces de la paroi rocheuse qui ont été fraisées au vu de l'élargissement de la plateforme ferroviaire sur une partie du tracé.

En ce qui concerne l'ouvrage du pont viaduc, les travaux de construction de la pile culée 60 située à l'about Nord du viaduc ont été achevés en décembre 2015. Le démontage du hall d'assemblage de la charpente du pont a également été réalisé fin 2015.



La mise à double voie du tronçon de la ligne de Luxembourg à Sandweiler-Contern

Le renouvellement des infrastructures ferroviaires

Dans le même but de désengorger l'entrée Nord de la Gare de Luxembourg et en vue d'une augmentation de la capacité du tronçon Luxembourg – Sandweiler-Contern, des travaux de mise à double voie sur ce tronçon sont en cours. À cela s'ajoutent des travaux de modernisation de l'infrastructure ferroviaire, plus précisément au niveau des voies, des installations de signalisation, des caténaires et des câblages de signalisation et de télécommunication.



Durant la période du 16 février au 13 décembre 2015, la majeure partie des travaux susmentionnés ont été réalisés lors du barrage du tronçon de ligne Luxembourg-Oetrange.

Depuis le 13 décembre 2015, les trains circulent sur la nouvelle infrastructure, encore à voie unique.

Les travaux de construction des nouveaux arrêts Sandweiler-Contern et Cents-Hamm

Dans le cadre des travaux de mise à double voie, l'arrêt de Sandweiler-Contern a été déplacé de plusieurs centaines de mètres en direction de Wasserbillig.

Opérationnel depuis le 13 décembre 2015, le nouvel arrêt de Sandweiler-Contern a fait l'objet des travaux suivants :

- travaux de génie civil des deux quais à voyageurs ;
- travaux de génie civil de la partie tunnel et des deux cages d'escaliers du souterrain à voyageurs ;
- mise en place de l'équipement nécessaire afin de garantir l'exploitation de l'arrêt en toute sécurité avec un minimum de confort

En ce qui concerne la partie Sud de l'arrêt de Cents-Hamm, également opérationnel depuis la fin de 2015, les travaux suivants ont été finalisés :

- travaux de génie civil du souterrain à voyageurs à l'exception des rampes d'accès et des cages d'ascenseur ;
- travaux de génie civil du quai à voyageurs Sud ainsi que l'équipement minimum permettant une exploitation en toute sécurité avec un confort minimum.

À noter que les travaux de finition, y compris l'adaptation des arrêts aux besoins des personnes à mobilité réduite, se poursuivront en 2016 et 2017.



6. LE GESTIONNAIRE D'INFRASTRUCTURE



L'élargissement de la plateforme ferrée en milieu rocheux

Les travaux de terrassement dans la roche à la hauteur du quartier Cents, nécessaires pour permettre la mise à double voie, ont été achevés en 2015. Ces travaux seront suivis par des travaux de stabilisation au courant de 2016.

Aux travaux de terrassement s'ajoutent la dépose des deux perrés situés à hauteur du Val de Hamm ainsi que la mise en place de parois anti-bruit.

La démolition d'ouvrages routiers

Au vu de leur proximité aux nouvelles infrastructures ferroviaires, deux ouvrages d'art ont été démolis en 2015, plus précisément les ouvrages d'art supportant la RN2 et le CR 234. En 2015, les parties élargies des nouveaux ouvrages ont été mises en service, permettant la continuité du trafic routier, malgré les travaux de démolition des anciens et les travaux de construction des nouveaux ouvrages d'art. La phase 2 de la reconstruction des ouvrages est en cours et sera poursuivie en 2016.

La nouvelle ligne ferroviaire Luxembourg – Bettembourg

Afin de remédier à la saturation du tronçon de ligne reliant Bettembourg à la gare centrale de Luxembourg, et dans le cadre de la stratégie globale pour une mobilité durable (MoDu), le projet de la nouvelle ligne ferroviaire Luxembourg – Bettembourg prévoit la mise en place d'une ligne à double voie supplémentaire entre Luxembourg et Bettembourg. Afin de limiter l'impact du projet sur l'environnement naturel et humain à un strict



minimum, le tracé de la nouvelle ligne ferroviaire se situera le plus près possible de l'autoroute A3.

Divers travaux préparatoires ont été réalisés en 2015

Fin août, des travaux de déplacement d'une ligne aérienne haute tension du réseau Creos ont été entamés le long de la future ligne ferroviaire et seront poursuivis en 2016.

En janvier 2015, une surface de 6 hectares a été déboisée à proximité de l'aire de service de Berchem. Dans le cadre du projet, des premières mesures de compensation ont déjà été effectuées, entre autres la mise en place de nichoirs pour chauves-souris et muscardins. La plantation d'arbres sur plusieurs parcelles situées sur les territoires des communes de Bettembourg, Hesperange et Roeser se fera dans les prochaines années.

La construction du nouvel arrêt Pfaffenthal-Kirchberg

La mise en place du nouvel arrêt Pfaffenthal-Kirchberg fait partie intégrante de la stratégie globale pour une mobilité durable (MoDu) du Ministère du Développement durable et des Infrastructures.

Grâce à ce nouvel arrêt qui constituera un pôle d'échange entre le train et le tram, aussi bien les clients provenant de la ligne du Nord que ceux empruntant les lignes en provenance du Sud se verront connectés au plateau du Kirchberg. Le transport par funiculaires pour connecter deux points géographiques d'altitude différente constitue une première au Grand-Duché. En 63 secondes, ce nouveau système de transport reliera l'arrêt ferroviaire « Pfaffenthal-Kirchberg », situé en-dessous du Pont Rouge, avec le plateau du Kirchberg. La capacité du funiculaire est de 6.000 personnes par heure en situation normale. Durant les heures de pointe, jusqu'à 1.200 clients pourront profiter de cette nouvelle connexion – par tranche de 10 minutes !

Travaux de préparation

En début d'année 2015, les CFL ont reçu les principales autorisations, entre autres pour l'exploitation voire la réalisation du projet, par les administrations concernées. De plus, les marchés des installations de chantier, des plantations d'arbres pour les mesures compensatoires, des escalators mécaniques et le branchement à un réseau moyen tension ont été attribués.

Afin de permettre des travaux sur le site du chantier, les trains circulent uniquement sur la voie droite entre Luxembourg et Dommeldange depuis le 4 mai 2015. Des travaux de débroussaillage et de déboisement ont été réalisés durant la saison hivernale 2014/2015. Parallèlement, l'implantation des bâtiments et la mise en place de clôtures ont eu lieu. Durant un barrage de voie le weekend de Pentecôte, la dépose d'un tronçon de la voie gauche et des installations caténaires a été effectuée. Les travaux de terrassement sur le tracé des funiculaires ont pu être terminés en octobre 2015. Actuellement, les travaux de construction des fondations et des voiles de la tranchée couverte sont en cours.



6. LE GESTIONNAIRE D'INFRASTRUCTURE



Les vestiges du Fort Olizy – une étroite collaboration avec le Centre national de Recherches archéologiques

Durant les études de faisabilité et des travaux de planification, les CFL ont tenu compte des vestiges du Fort Olizy sur le futur site de l'arrêt Pfaffenthal-Kirchberg. Ainsi, l'emplacement du futur arrêt sur le plateau du Kirchberg a été choisi dans l'esprit de limiter l'impact des funiculaires sur le patrimoine bâti à un strict minimum. Aussi bien la localisation du futur site de l'arrêt ainsi que le dégagement partiel des vestiges du Fort Olizy en 2015 ont été décidés en étroite collaboration avec le Centre national de Recherches archéologiques. De plus, un levé topographique 3D a été effectué par un bureau d'études. Un projet pour garantir l'intégration maximale des vestiges dans la place publique devant le bâtiment de la station amont au Kirchberg est en cours.

Le début des travaux de construction

Au niveau de la rue Saint-Mathieu ainsi qu'à l'emplacement du futur arrêt «Pfaffenthal-Kirchberg», les travaux de construction sur les différents ouvrages, comme les murs de quai de l'arrêt lui-même ainsi que sur le bâtiment avec ses cages d'ascenseurs ont débuté en 2015 et se poursuivront en 2016.

Les nouvelles fondations de caténaires ont été réalisées en vue de la pose des nouveaux poteaux caténaires en février 2016. Les travaux de terrassement à proximité de la voie droite, actuellement en service, ont été réalisés. La construction de la partie de l'arrêt du côté Kirchberg suivra peu après la finalisation imminente des travaux de terrassement.

Le nouveau terminal intermodal rail/route à Bettembourg-Dudelange

Au vu du succès économique des filiales fret du Groupe CFL, commercialisées sous le nom de Groupe CFL multimodal depuis leur rapprochement en 2014, la construction d'un nouveau terminal rail/route est actuellement en cours. Cette nouvelle plate-forme est directement attenante à la gare de triage de Bettembourg-Dudelange et se trouve à proximité des infrastructures maîtresses, tant de la route que du rail. Composé d'un terminal dédié à la manutention de conteneurs d'un côté et de deux cours Modalohr de chaque fois 700 m pour le transbordement de l'autoroute ferroviaire, le nouveau terminal intermodal rail/route Bettembourg-Dudelange devra permettre une hausse significative des manutentions respectives, atteignant au maximum

300.000 manutentions dans le domaine du train combiné et jusqu'à 300.000 transports de semi-remorques pour l'autoroute ferroviaire. Grâce à ce nouveau site d'une surface de 33 hectares, les filiales fret du Groupe CFL pourront continuer à confirmer leur présence sur les marchés nationaux et internationaux et à positionner le Luxembourg en tant que hub logistique au centre de l'Europe.

La réalisation de travaux de préparation importants

Des travaux de terrassement importants ont été effectués tout au long de l'année 2015. À la fin de l'année 2015, un volume de 550.000m³ a été terrassé et réutilisé au sein du chantier. En même temps, des travaux de fondations profondes, moyennant des micropieux, ont été entrepris. De plus, les lignes aériennes du réseau Creos ont été mises en souterrain et le branchement du nouveau site au réseau de moyenne tension a été effectué. À cela s'ajoute la déviation de la Diddelengerbaach vers un nouveau lit végétalisé. Depuis les années 1970, le ruisseau ne se trouvait plus dans son thalweg initial mais dans un lit bétonné. Cette déviation du ruisseau dans le thalweg initial a permis la création d'un habitat humide à haute valeur environnementale.

La mise en place d'infrastructures

En 2015, les travaux de bétonnage des deux quais Modalohr ont été réalisés et les rails ainsi que les installations au sol permettant le chargement des semi-remorques sur les wagons pivotants ont été mis en place pour la première cour Modalohr.



De plus, les travaux de construction pour le futur Poste de Commande Centralisée, pour le gate gabarit d'entrée ainsi que l'atelier ont été entamés en fin d'année 2015.

La mise en place des grues portiques ainsi que des équipements techniques nécessaires au fonctionnement de ces dernières se trouve dans la phase finale. À noter que les longrines de la grue portique ainsi que les rails sont posés et que le branchement électrique des grues reste à être réalisé.

La pose des 5.500m de voies ferrées restantes au terminal est prévue pour le début de l'année 2016. Lors d'un barrage de voies fin juillet 2015, le réseau ferroviaire existant du triage de Bettembourg-Dudelange a été adapté à la hauteur du bâtiment direction opérationnelle du triage et des appareils de voie ont été posés en décembre 2015 en vue de la création du raccordement de l'embranchement ferroviaire du futur terminal au réseau ferré national.

Le renouvellement complet de différents tronçons de voie sur la ligne Luxembourg - Troisvierges

En 2015, les travaux de renouvellement sur la ligne Luxembourg - Troisvierges, dénommée Ligne du Nord, ont été poursuivis. Pour permettre ce genre de travaux, les voies de la ligne en question ont dû être barrées à plusieurs reprises.

Durant le barrage du 4 au 20 avril 2015 (vacances scolaires de Pâques) du tronçon Ettelbruck - Lorentzweiler, les travaux suivants ont été effectués :

- renouvellement de la plateforme droite entre les P.K. 30,600 et 35,500 ;
- renouvellement des traverses et rails du P.K. 34,000 et P.K. 35,500 en gare de Mersch.

Du 22 août au 14 septembre 2015, les voies gauche et droite entre les P.K. 45,240 et P.K. 46,102 sur le tronçon Schieren - Ettelbruck ont été entièrement renouvelées. Durant ces chantiers, l'amélioration et l'assainissement des voies ont également été réalisés.

6. INTERVIEW

À côté des grands chantiers pour augmenter la capacité du réseau actuel, de nombreux travaux de maintenance doivent être effectués. Quels sont les défis concernant ces travaux ?

En effet l'usure due à la haute sollicitation d'exploitation nous oblige d'effectuer constamment des travaux plus ou moins importants de maintenance voire de renouvellement sur notre réseau. Le défi consiste à planifier et à coordonner ces travaux en minimisant l'impact sur le trafic. Ainsi la plupart des petites interventions se font pendant les heures creuses, la nuit ou les weekends. Les travaux plus importants sont majoritairement regroupés et effectués pendant les périodes de vacances scolaires, pendant lesquelles il y a par expérience moins de voyageurs concernés. Il est cependant impossible d'opérer ces travaux sans les désagréments comme les services de substitution par bus ou certains retards dans la circulation des trains.

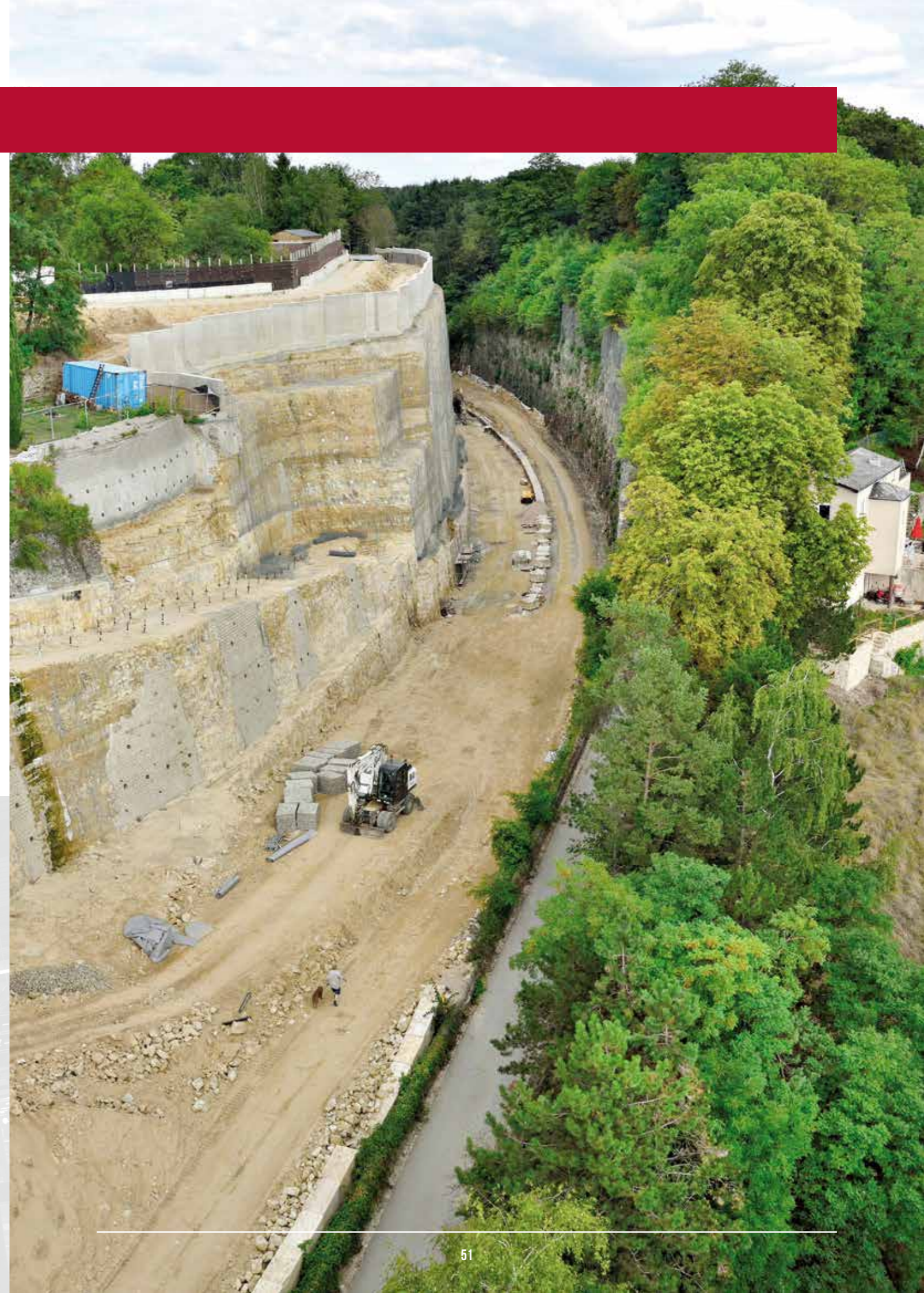
La nouvelle ligne entre Luxembourg et Bettembourg, la mise à double voie de la ligne vers Sandweiler pour n'en citer que deux, sont des projets d'augmentation de capacité du réseau déjà entamés. Y a-t-il des projets importants qui n'ont pas encore commencé ?

Le grand problème à l'avenir auquel nous devons faire face est la capacité de réception au niveau de

la Gare de Luxembourg. Voilà pourquoi un projet de construction de deux nouveaux quais offrant quatre voies supplémentaires a été élaboré. Avec la mise en opération de la deuxième phase du nouvel atelier central du matériel roulant et le transfert vers ce centre de toutes les activités de l'ancien atelier, adjacent au site de la gare, ce dernier pourra être démolit et faire ainsi place à la construction des nouveaux quais. Le début des travaux est planifié pour 2018 en vue d'une mise en service complète en 2021. La possibilité d'une mise en service partielle anticipée est en cours d'analyse.

L'information des clients en temps réel sur les quais et dans les gares est importante, surtout en cas de perturbation du trafic. Est-il envisagé de perfectionner les moyens techniques nécessaires ?

Le client voyageur demande à être informé en temps opportun sur la situation exacte du trafic ferroviaire surtout dans le cas d'une déviation par rapport à l'horaire prévu; le cas échéant une solution alternative pour son voyage doit être proposée. L'aménagement d'un système automatisé d'information aux clients, comprenant des affichages dynamiques perfectionnés ainsi que des annonces sonores ciblées, est prévu à partir de 2017 dans le secteur sud-ouest du réseau avec extension progressive à toutes les gares et points d'arrêt du pays.



“

Le grand problème à l'avenir auquel nous devons faire face est la capacité de réception au niveau de la Gare de Luxembourg.

”

Henri WERDEL
Directeur Gestion Infrastructure

COMPTES ANNUELS ET RAPPORT DU RÉVISEUR D'ENTREPRISES AGRÉÉ

Aux Coparticipants
de la Société Nationale des Chemins de Fer
Luxembourgeois
9, place de la Gare
L-1616 Luxembourg

Rapport du réviseur d'entreprises agréé

Rapport sur les comptes annuels

Conformément au mandat donné par l'Assemblée Générale des Coparticipants du 15 juin 2015, nous avons effectué l'audit des comptes annuels ci-joints de la Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois, 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 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 le 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

À notre avis, les comptes annuels donnent une image fidèle du patrimoine, de la situation financière de la Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois 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.

Rapport sur d'autres obligations légales ou réglementaires

Le rapport de gestion, qui relève de la responsabilité du Conseil d'Administration, est en concordance avec les comptes annuels.

Pour Deloitte Audit, Cabinet de révision agréé

Georges Kioes, Réviseur d'entreprises agréé
Partner

Le 15 juin 2016

ACTIF	EXPLOITATION	GESTION DE L'INFRASTRUCTURE	NON ATTRIBUABLE	2015	2014
ACTIF IMMOBILISÉ					
Immobilisations incorporelles (note 3)					
Concessions, brevets, licences et marques	2.133.501,26	-	-	2.133.501,26	1.363.522,04
Acomptes versés et immobilisations incorporelles en cours	-	-	-	-	164.818,00
	2.133.501,26	-	-	2.133.501,26	1.528.340,04
Immobilisations corporelles (note 4)					
Terrains et constructions	149.184.667,28	-	-	149.184.667,28	122.780.650,08
Installations techniques et machines	16.191.097,48	223.592,90	-	16.414.690,38	2.715.411,72
Matériel roulant	292.352.421,02	27.625.099,82	-	319.977.520,84	333.829.593,42
Autres installations, outillage et mobilier	4.578.259,95	2.670.559,29	-	7.248.819,24	7.365.634,65
Acomptes versés et immobilisations corporelles en cours	77.454.019,45	94.637,50	-	77.548.656,95	59.939.963,13
	539.760.465,18	30.613.889,51	-	570.374.354,69	526.631.253,00
Immobilisations financières (note 5)					
Parts dans des entreprises liées	82.887.325,94	-	-	82.887.325,94	76.455.892,32
Créances sur des entreprises liées	550.000,00	-	-	550.000,00	810.252,82
Parts dans des entreprises avec lesquelles l'entreprise a un lien de participation	796.733,77	-	-	796.733,77	1,00
Titres et autres instruments financiers ayant le caractère d'immobilisations	2.579.213,97	-	-	2.579.213,97	2.579.213,97
Créances sur des entreprises avec lesquelles l'entreprise a un lien de participation	-	-	-	-	1.200.240,00
Prêts et créances immobilisées	23.511,27	-	-	23.511,27	3.264.385,93
	86.836.784,95	-	-	86.836.784,95	84.309.986,04
Total de l'actif immobilisé	628.730.751,39	30.613.889,51	-	659.344.640,90	612.469.579,08
ACTIF CIRCULANT					
Stocks (note 6)					
Matières premières et consommables	18.817.265,18	27.294.810,29	-	46.112.075,47	42.417.954,21
Acomptes versés	53.725,00	-	-	53.725,00	304.949,00
	18.870.990,18	27.294.810,29	-	46.165.800,47	42.722.903,21
Créances (dont la durée résiduelle inférieure ou égale à 1 an)					
Créances résultant de ventes et prestations de services	7.263.357,93	3.815.251,23	-	11.078.609,16	14.768.750,59
Créances sur l'État Grand-Ducal (note 8)	195.523,23	7.539.706,45	-	7.735.229,68	31.097.488,93
Créances sur des entreprises liées (note 7)	3.105.804,86	2.084.950,42	-	5.190.755,28	5.515.286,42
Créance sur des entreprises avec lesquelles l'entreprise a un lien de participation	80.530,64	-	-	80.530,64	86.855,28
Autres créances	14.549.193,66	1.009.977,59	-	15.559.171,25	16.394.991,57
	25.194.410,32	14.449.885,69	-	39.644.296,01	67.863.372,79
Avoirs en banques, avoirs en compte de chèques postaux, chèques et en caisse	380.725,68	93.702,85	136.382.228,21	136.856.656,74	74.222.351,74
Total de l'actif circulant	44.446.126,18	41.838.398,83	136.382.228,21	222.666.753,22	184.808.627,74
COMPTES DE RÉGULARISATION (note 9)	8.311.859,48	5.543.250,11	-	13.855.109,59	13.810.418,95
TOTAL ACTIF				895.866.503,71	811.088.625,77

PASSIF	EXPLOITATION	GESTION DE L'INFRASTRUCTURE	NON ATTRIBUABLE	2015	2014
CAPITAUX PROPRES (note 10)					
Capital souscrit	-	-	347.051.000,00	347.051.000,00	347.051.000,00
Réserves					
Réserve légale	-	-	1.358.396,43	1.358.396,43	1.358.396,43
Autres réserves	-	-	38.456.167,98	38.456.167,98	38.456.167,98
Résultats reportés	-	-	(573.117,28)	(573.117,28)	(5.594.765,88)
Résultat de l'exercice	2.532.033,38	4.966.278,35	-	7.498.311,73	5.021.648,60
Subventions d'investissement en capital	4.286.250,00	-	-	4.286.250,00	4.558.750,00
Plus-values immunisées	14.875.538,93	-	-	14.875.538,93	14.875.538,93
Total des capitaux propres	21.693.822,31	4.966.278,35	386.292.447,13	412.952.547,79	405.726.736,06
PROVISIONS					
Provisions pour impôts	420.178,76	-	-	420.178,76	-
Autres provisions (note 11)	52.556.011,44	12.912.447,08	-	65.468.458,52	62.840.771,60
Total des provisions	52.976.190,20	12.912.447,08	-	65.888.637,28	62.840.771,60
DETTES NON SUBORDONNÉES (note 12)					
Dettes dont la durée résiduelle est > 1 an					
Dettes envers des établissements de crédit (note 12)	137.388.259,35	-	-	137.388.259,35	110.820.441,03
Dettes envers Eurofima (note 12)	80.000.000,00	-	-	80.000.000,00	-
Dettes dont la durée résiduelle est < 1 an					
Dettes envers établissements de crédit (note 12)	13.444.444,44	-	-	13.444.444,44	9.000.000,00
Dettes envers Eurofima (note 12)	65.780,00	-	-	65.780,00	83.246.370,12
Dettes sur achats et prestations de services	39.181.289,45	102.477.990,83	-	141.659.280,28	115.570.699,61
Dettes envers l'État Grand-Ducal	900.626,10	24.409.453,57	-	25.310.079,67	1.319.383,45
Dettes envers des entreprises liées (note 7)	483.132,93	1.004.520,39	-	1.487.653,32	1.187.178,03
Dettes au titre de la sécurité sociale	3.918.643,67	2.066.373,92	-	5.985.017,59	5.531.808,55
Dettes fiscales	1.065.125,33	9.504.502,38	-	10.569.627,71	15.277.492,47
Autres dettes	881.830,62	233.345,66	-	1.115.176,28	550.638,07
	59.940.872,54	139.696.186,75	-	199.637.059,29	231.683.570,30
Total des dettes	277.329.131,89	139.696.186,75	-	417.025.318,64	342.504.011,33
COMPTES DE RÉGULARISATION (note 9)	-	-	-	-	17.106,78
TOTAL PASSIF				895.866.503,71	811.088.625,77

CHARGES	GESTION DE		2015	2014
	EXPLOITATION	L'INFRASTRUCTURE		
Charges résultant du trafic voyageur international	13.003.680,19	–	13.003.680,19	13.247.457,42
Autres charges annexes au trafic (note 16)	33.772.787,09	935.392,33	34.708.179,42	34.050.319,66
Consommation de marchandises et de matières premières et consommables	9.121.064,88	32.336.363,35	41.457.428,23	34.824.824,05
Autres charges externes (note 17)	24.932.940,56	203.726.977,55	228.659.918,11	180.498.789,82
Prestations internes	(5.831.485,25)	5.831.485,25	–	–
Frais de personnel (note 18)				
Salaires et traitements	134.843.729,82	102.000.124,17	236.843.853,99	229.338.900,69
Charges sociales couvrant les salaires et traitements	17.127.012,71	12.846.164,73	29.973.177,44	29.292.537,54
Corrections de valeur sur immobilisations corporelles et incorporelles (note 19)	34.071.244,10	3.332.385,54	37.403.629,64	33.867.055,01
Correction de valeur sur éléments de l'actif circulant	1.856.648,00	1.158.697,51	3.015.345,51	1.911.290,11
Autres charges d'exploitation	7.683.214,38	85.924,51	7.769.138,89	6.141.599,89
Corrections de valeurs et ajustement de juste valeur sur immobilisations financières (note 5)	8.710.727,09	–	8.710.727,09	7.937.037,00
Intérêts et autres charges financières	6.561.879,90	278.647,20	6.840.527,10	4.187.104,63
Impôts sur le résultat	441.578,76	–	441.578,76	21.400,00
Autres impôts ne figurant pas sous le poste ci-dessus	1.249.165,31	150.561,29	1.399.726,60	1.291.551,95
Profit de l'exercice	2.532.033,38	4.966.278,35	7.498.311,73	5.021.648,60

TOTAL CHARGES
657.725.222,70 581.631.516,37

PRODUITS	GESTION DE		2015	2014
	EXPLOITATION	L'INFRASTRUCTURE		
Trafic voyageurs - national	14.954.330,60	–	14.954.330,60	14.831.985,65
Trafic voyageurs - transfrontalier	5.892.594,48	–	5.892.594,48	5.446.892,20
Trafic voyageurs - international	20.996.261,99	–	20.996.261,99	22.089.560,90
Trafic voyageurs - intervention de l'État	186.203.480,32	–	186.203.480,32	176.725.523,72
Autres produits annexes au trafic (note 13)	21.680.661,51	361.476.254,49	383.156.916,00	318.797.988,79
Montant net du chiffre d'affaires	249.727.328,90	361.476.254,49	611.203.583,39	537.891.951,26
Production immobilisée (note 14)	7.793,40	105.900,64	113.694,04	86.527,31
Autres produits d'exploitation	32.500.935,86	5.930.371,25	38.431.307,11	42.238.513,27
Autres intérêts et autres produits financiers				
a) provenant d'entreprises liées (note 15)	4.283.026,04	–	4.283.026,04	1.061.582,96
b) autres intérêts et produits financiers	3.557.136,72	136.475,40	3.693.612,12	352.941,57
TOTAL PRODUITS			657.725.222,70	581.631.516,37



NOTE 1 - GÉNÉRALITÉS

La Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois - ci-après «la société» ou les «CFL» - a été constituée en exécution de la convention belgo-franco-luxembourgeoise du 17 avril 1946 relative à l'exploitation des chemins de fer du Grand-Duché sous la forme d'une société commerciale à statut légal de droit luxembourgeois. Cette convention a été modifiée par le protocole additionnel du 28 janvier 1997. Les nouveaux statuts des CFL ont été approuvés par la Loi du 28 mars 1997.

La société est établie pour une durée illimitée et son siège est établi à Luxembourg, 9, place de la Gare.

L'objet de la société est :

- d'effectuer, directement ou par l'intermédiaire de participations, toutes opérations de transport de personnes et de marchandises, notamment par rail, tant dans le Grand-Duché de Luxembourg qu'à l'étranger ;
- d'exploiter les services publics de transport, notamment par rail, conformément aux contrats conclus ou à conclure avec les autorités compétentes ;
- de gérer le réseau ferroviaire luxembourgeois conformément à la Loi du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire et à la Loi du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation.

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

La société établit également des comptes consolidés qui font l'objet d'une publication selon les modalités prévues par la loi et qui sont disponibles au siège de la société.

En application de la loi du 24 juillet 2006, les comptes annuels présentent l'activité relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire séparément de celle de l'exploitation.

NOTE 2 - PRINCIPALES RÈGLES ET MÉTHODES COMPTABLES**2.1. PRINCIPES GÉNÉRAUX**

Les comptes annuels sont établis conformément aux dispositions légales et réglementaires luxembourgeoises et aux pratiques comptables généralement admises.

2.2. PRINCIPALES RÈGLES D'ÉVALUATION**Conversion des devises**

La société tient la comptabilité en Euro (EUR) et le bilan et le compte de profits et pertes sont exprimés dans cette devise.

À la date de clôture du bilan :

- les immobilisations incorporelles, corporelles et financières exprimées dans une devise autre que l'EUR restent converties au cours de change historique ;
- les autres postes de l'actif exprimés dans une devise autre que l'EUR sont valorisés individuellement au plus bas de leur valeur au cours de change historique ou de leur valeur déterminée sur base du cours de change en vigueur à la date de clôture du bilan ;
- les postes de passif exprimés dans une devise autre que l'EUR sont valorisés individuellement au plus haut de leur valeur au cours de change historique ou de leur valeur déterminée sur base du cours de change en vigueur à la date de clôture du bilan.

Les produits et les charges en devises autres que l'EUR sont convertis en EUR au cours de change en vigueur à la date des opérations.

Ainsi, seuls sont comptabilisés dans le compte de profits et pertes les bénéfices et pertes de change réalisés et les pertes de change non réalisées.

Immobilisations incorporelles et corporelles

Les immobilisations incorporelles et corporelles sont évaluées à leur prix d'acquisition ou à leur coût de revient, déduction faite des corrections de valeur.

Les corrections de valeur sont calculées de façon linéaire et sont déterminées en fonction de la durée de vie estimée.

Toute immobilisation secondaire rattachable à une immobilisation principale est amortie sur la durée de vie résiduelle de l'immobilisation principale.

Immobilisations financières

Les parts dans des entreprises liées, les participations, les titres ayant le caractère d'immobilisations et les autres prêts sont évalués individuellement au plus bas de leur prix d'acquisition ou de leur valeur estimée par le Conseil d'Administration, sans compensation entre les plus-values et les moins-values individuelles.

Pour déterminer la valeur estimée, le Conseil d'Administration se base sur les comptes annuels des sociétés à évaluer et/ou sur d'autres informations et documents disponibles et prend en considération le caractère durable des pertes de valeur éventuelles.

Stocks

Les matières premières et consommables sont évaluées au prix d'acquisition en utilisant la méthode des prix moyens pondérés.

Des corrections de valeur sont pratiquées sur les articles ayant un lien direct avec le matériel roulant. Ces corrections de valeur sont calculées en fonction de la durée de vie résiduelle des immobilisations corporelles auxquelles les articles en stocks se rattachent.

De même, certaines pièces en magasin font périodiquement l'objet de réduction de valeur à la suite de l'examen régulier de leur état par les services techniques intéressés.

Créances

Les créances de l'actif circulant sont évaluées à leur valeur nominale.

Des corrections de valeur sont pratiquées selon la règle suivante :

- correction de valeur de 100% pour les créances envers un tiers en faillite ;
- correction de valeur de 100% pour les créances se référant aux infractions tarifaires âgées de plus d'un an ;
- correction de valeur de 50% pour les créances non reprises ci-dessus âgées de plus d'un an, et de 100% pour celles âgées de plus de deux ans ;
- les créances âgées de 2 ans sont comptabilisées en compte de profits et pertes.

Des corrections de valeur supplémentaires sont pratiquées en fonction de circonstances spécifiques intervenues dans les créances.

Provisions

À la clôture de chaque exercice, des provisions sont constituées pour couvrir tous les risques et charges prévisibles, dont les éléments déclencheurs trouvent leur origine dans l'exercice au cours duquel la provision est constatée (ou dans un exercice antérieur). Les provisions afférentes aux exercices antérieurs sont régulièrement revues et reprises en résultat si elles sont devenues sans objet.

Montant net du chiffre d'affaires

Le montant net du chiffre d'affaires comprend les montants résultant de la vente des prestations de services correspondant aux activités ordinaires de la société, déduction faite des réductions sur ventes, ainsi que de la taxe sur la valeur ajoutée et d'autres impôts directement liés au chiffre d'affaires. Le montant net du chiffre d'affaires inclut de plus les versements de l'État relatifs au trafic voyageurs ainsi que la rémunération relative à la gestion de l'infrastructure pour le compte de l'État.

NOTE 3 - IMMOBILISATIONS INCORPORELLES

Concessions, brevets, licences et marques

	2015 EUR	2014 EUR
Valeurs d'acquisition		
Au début de l'exercice	16.491.236,55	14.918.925,97
Acquisitions	1.704.341,74	1.407.492,58
Sorties	(397.000,00)	-
Acomptes versés	-	164.818,00
À la fin de l'exercice	17.798.578,29	16.491.236,55
Corrections de valeur		
Au début de l'exercice	14.962.896,51	14.412.244,46
Dotations (note 19)	933.763,85	550.652,05
Reprises	(231.583,33)	-
À la fin de l'exercice	15.665.077,03	14.962.896,51
Valeur comptable nette à la fin de l'exercice	2.133.501,26	1.528.340,04

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

Au 31 décembre 2015, les immobilisations incorporelles sont intégralement liées à l'exploitation:

	2015 EUR	2014 EUR
Immobilisations incorporelles liées à l'exploitation	2.133.501,26	1.528.340,04
	2.133.501,26	1.528.340,04

NOTE 4 - IMMOBILISATIONS CORPORELLES

	TERRAINS ET CONSTRUCTIONS EUR	INSTALLATIONS TECHNIQUES ET MACHINES EUR	MATÉRIEL ROULANT EUR	AUTRES INSTALLATIONS, OUTILLAGE ET MOBILIER EUR	ACOMPTES VERSÉS ET IMMOBILISATIONS CORPORELLES EN COURS EUR	TOTAL EUR
Valeurs d'acquisition						
Au début de l'exercice	161.651.963,81	7.538.744,89	609.504.516,56	28.417.900,33	59.939.963,13	867.053.088,72
Mouvements de l'exercice :						
- Acquisitions	268.349,48	4.393.588,79	4.442.214,80	2.011.867,06	69.110.388,02	80.226.408,15
- Sorties	(1.744.567,81)	(224.947,07)	(4.257.257,20)	(2.021.313,91)	-	(8.248.085,99)
- Transferts	30.332.090,81	10.155.614,69	11.013.988,70	-	(51.501.694,20)	-
À la fin de l'exercice	190.507.836,29	21.863.001,30	620.703.462,86	28.408.453,48	77.548.656,95	939.031.410,88
Corrections de valeur						
Au début de l'exercice	38.871.313,73	4.823.333,17	275.674.923,14	21.052.265,68	-	340.421.835,72
Mouvements de l'exercice :						
- Dotations (note 19)	4.189.878,46	849.924,82	29.308.276,08	2.121.786,43	-	36.469.865,79
- Reprises	(1.738.023,18)	(224.947,07)	(4.257.257,20)	(2.014.417,87)	-	(8.234.645,32)
À la fin de l'exercice	41.323.169,01	5.448.310,92	300.725.942,02	21.159.634,24	-	368.657.056,19
Valeur nette comptable à la fin de l'exercice	149.184.667,28	16.414.690,38	319.977.520,84	7.248.819,24	77.548.656,95	570.374.354,69
Valeur nette comptable à la fin de l'exercice précédent	122.780.650,08	2.715.411,72	333.829.593,42	7.365.634,65	59.939.963,13	526.631.253,00



Au 31 décembre 2015, les immobilisations corporelles sont réparties entre les différentes activités comme suit :

	2015 EUR	2014 EUR
Immobilisations corporelles liées à l'exploitation	539.760.465,18	494.647.436,65
Immobilisations corporelles liées à la gestion de l'infrastructure	30.613.889,51	31.983.816,35
	570.374.354,69	526.631.253,00

Durées d'amortissement

Les immobilisations corporelles sont amorties selon les durées suivantes :

- Constructions	30 et 50 ans
- Aménagements et agencements des constructions	10 et 30 ans
- Installations techniques	15 et 20 ans
- Outillage	5 et 10 ans
- Mobilier	10 ans
- Matériel de bureau	5 ans
- Matériel informatique	4 ans
- Matériel de transport ferroviaire	20, 25 et 30 ans
- Engins de voie	15 ans
- Locotracteurs	30 ans
- Matériel de transport routier	6 et 8 ans

Au 31 décembre 2015, les acomptes versés et immobilisations corporelles en cours représentent un montant de EUR 77.548.656,95 (2014: EUR 59.939.963,13) et concernent les acomptes versés pour l'acquisition de onze automotrices 2300, l'équipement du matériel roulant par un système de contrôle de vitesse ERTMS et la construction d'un nouvel atelier central.

Les matériels roulants suivants étaient exploités (propriété économique) sous contrat de leasing jusqu'à la date du 15 juin 2015, date à laquelle les 3 contrats en question ont été résiliés anticipativement. Le transfert de la propriété juridique organisé à la même occasion au profit des CFL n'a pas eu d'influence sur les montants portés à l'actif du bilan des CFL.

ANNÉE	CONTRAT DE LEASING	ANNÉE DE LIVRAISON EFFECTIVE	VALEUR NETTE COMPTABLE AU 31 DÉCEMBRE	VALEUR NETTE COMPTABLE AU 31 DÉCEMBRE
			2015 EUR	2014 EUR
1998	14 locomotives électriques bitension	1998-1999	-	15.676.546,24
1998	Pièces de rechange	1999	-	922.667,14
1999	5 locomotives	2001	-	7.814.476,87
			-	24.413.689,25

NOTE 5 - IMMOBILISATIONS FINANCIÈRES

Les mouvements intervenus au cours de l'exercice 2015 se détaillent comme suit :

	CRÉANCES SUR LES ENTREPRISES LIÉES EUR	PARTS DANS DES ENTREPRISES LIÉES EUR	PARTS DANS DES ENTREPRISES AVEC LESQUELLES LA SOCIÉTÉ À UN LIEN DE PARTICIPATION EUR	TITRES AYANT LE CARACTÈRE D'IMMOBILISAT EUR	CRÉANCES SUR DES ENTREPRISES AVEC LESQUELLES LA SOCIÉTÉ À UN LIEN DE PARTICIPATION EUR	PRÊT ET CRÉANCES IMMOBILISÉES EUR	TOTAL EUR
Valeurs d'acquisition							
Au début de l'exercice	810.252,82	150.699.274,60	6.599.693,20	3.828.151,12	2.200.240,00	3.264.385,93	167.401.997,67
Entrées de l'exercice	-	7.500.000,00	4.167.500,00	-	-	-	11.667.500,00
Sorties de l'exercice	(260.252,82)	-	-	-	(1.700.140,00)	(3.240.874,66)	(5.201.267,48)
À la fin de l'exercice	550.000,00	158.199.274,60	10.767.193,20	3.828.151,12	500.100,00	23.511,27	173.868.230,19
Corrections de valeur							
Au début de l'exercice	-	74.243.382,28	6.599.692,20	1.248.937,15	1.000.000,00	-	83.092.011,63
Dotation de l'exercice	-	5.339.959,86	3.370.767,23	-	-	-	8.710.727,09
Reprises de l'exercice	-	(4.271.393,48)	-	-	(499.900,00)	-	(4.771.293,48)
À la fin de l'exercice	-	75.311.948,66	9.970.459,43	1.248.937,15	500.100,00	-	87.031.445,24
Valeur nette comptable à la fin de l'exercice	550.000,00	82.887.325,94	796.733,77	2.579.213,97	-	23.511,27	86.836.784,95
Valeur nette comptable à la fin de l'exercice précédent	810.252,82	76.455.892,32	1,00	2.579.213,97	1.200.240,00	3.264.385,93	84.309.986,04

Des corrections de valeur ont été enregistrées en 2015 sur les participations détenues par les CFL dans les différentes filiales pour un montant total de EUR 8.710.727,09 (EUR 7.937.037,00 en 2014).

Au 31 décembre 2015, la société détient des participations dans les sociétés suivantes :

DÉNOMINATION	PAYS	POURCENTAGE DE DÉTENTION DIRECTE	COMPTES ANNUELS AUDITÉS ARRÊTÉS AU	FONDS PROPRES (Y INCLUS LE RÉSULTAT NET) EUR	RÉSULTAT NET EUR
CFL Evasion S.A.	Luxembourg	100,00 %	31.12.2015	426.172,38	(5.802,97)
CFL Immo S.A.	Luxembourg	99,67 %	31.12.2015	2.744.938,27	75.244,50
CFL cargo	Luxembourg	66,67 %	31.12.2015	91.702.715,24	6.406.769,88
CFL Multimodal	Luxembourg	99,99 %	31.12.2015	30.023.582,07	(5.334.687,31)
Lorry-Rail S.A.	Luxembourg	33,34 %	31.12.2015	3.648.784,54	128.176,25
NEG Niebuß GmbH	Allemagne	100,00 %	31.12.2015	2.962.457,02	17.711,14
Rail Réassurances S.A.	Luxembourg	99,99 %	31.12.2015	13.473.874,21	-

NOTE 6 - STOCKS

	2015 EUR	2014 EUR
Exploitation		
Matières premières et consommables		
- Valeur brute	29.304.713,43	25.686.010,77
- Corrections de valeur	(10.433.723,25)	(8.892.541,93)
Valeur nette comptable à la fin de l'exercice	18.870.990,18	16.793.468,84
Gestion de l'Infrastructure		
Matières premières et consommables		
- Valeur brute	29.345.867,04	26.693.275,82
- Corrections de valeur	(2.051.056,75)	(763.841,45)
Valeur nette comptable à la fin de l'exercice	27.294.810,29	25.929.434,37
Valeur totale du stock à la fin de l'exercice	46.165.800,47	42.722.903,21

NOTE 7 - CRÉANCES SUR DES ENTREPRISES LIÉES ET DETTES ENVERS DES ENTREPRISES LIÉES

Les soldes repris sous ces rubriques sont relatifs à des ventes, des achats et des prestations de services.

NOTE 8 - CRÉANCES SUR L'ÉTAT GRAND-DUCAL

Ce poste se compose entre autres de créances résultant de l'exécution des contrats de service public rail et route, de la gestion technique et comptable du Régime Général des Transports Routiers («RGTR»), des investissements réalisés pour compte du Fonds du Rail, ainsi que des travaux prestés dans le cadre de la gestion de l'infrastructure pour un montant de EUR 7.735.229,68 (2014: EUR 31.097.488,93). Ces différentes conventions ont été renouvelées en 2009 pour une période allant du 1^{er} janvier 2010 au 31 décembre 2024.

NOTE 9 - COMPTES DE RÉGULARISATION : ACTIF - PASSIF

	2015 EUR	2014 EUR
ACTIF		
Traitements payés d'avance	12.836.751,60	12.705.523,68
Charges payées d'avance	1.018.357,99	1.104.895,27
	13.855.109,59	13.810.418,95
PASSIF		
Produits constatés d'avance	-	17.106,78
	-	17.106,78

NOTE 10 - CAPITAUX PROPRES

Évolution des capitaux propres

	CAPITAL SOUSCRIT EUR	RÉSERVE LÉGALE EUR	AUTRES RÉSERVES EUR	RÉSULTATS REPORTÉS EUR	SUBVENTIONS D'INVESTISSEMENT EUR	PLUS-VALUES IMMUNISÉES EUR	RÉSULTAT EUR
Situation au 31 décembre 2014	347.051.000,00	1.358.396,43	38.456.167,98	(5.594.765,88)	4.558.750,00	14.875.538,93	5.021.648,60
Affectation du résultat de l'exercice 2014 selon la décision de l'Assemblée Générale des Coparticipants du 15 juin 2015	-	-	-	5.021.648,60	-	-	(5.021.648,60)
Remboursement subside	-	-	-	-	(272.500,00)	-	-
Résultat de l'exercice	-	-	-	-	-	-	7.498.311,73
Situation au 31 décembre 2015	347.051.000,00	1.358.396,43	38.456.167,98	(573.117,28)	4.286.250,00	14.875.538,93	7.498.311,73

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

Réserve légale

Selon la législation en vigueur, il doit être fait annuellement sur les bénéfices nets, après absorption des pertes reportées éventuelles, un prélèvement de 5% affecté à la réserve légale. Ce prélèvement cesse d'être obligatoire lorsque la réserve atteint 10% du capital social. La réserve légale ne peut pas être distribuée.

Plus-values immunisées

Au 31 décembre 2006, la Société a enregistré une plus-value immunisée de EUR 14.875.538,93. Celle-ci a été générée par la vente de plusieurs biens immobiliers en 2006. Cette plus-value immunisée a été transférée dans le cadre d'un remploi sur participation réalisé au cours de l'exercice 2006 dans le cadre de l'article 54 L.I.R.

Subvention d'investissement

Dans le cadre de l'équipement du matériel roulant et des infrastructures par le système ETCS/ERMTS, le Groupement Européen d'Intérêt Economique Rail Freight Corridor 2 («GEIE RFC 2») a reçu une subvention de préfinancement. La part revenant aux CFL en tant que bénéficiaire au projet s'élève à EUR 4.286.250,00 (2014: EUR 4.558.750,00), conformément à l'acte constitutif du GEIE RFC 2.



NOTE 11 - AUTRES PROVISIONS

Au 31 décembre 2015, les autres provisions se composent des éléments suivants :

	2015 EUR	2014 EUR
Provision pour mi-vie matériel de transport	23.636.144,65	21.381.717,54
Provision pour charges relatives aux décomptes des trafics avec les réseaux ferroviaires étrangers, primes restant à liquider	11.440.016,69	15.899.900,61
Provision pour congés payés et heures supplémentaires	21.038.154,09	18.729.619,00
Autres provisions	9.354.143,09	6.829.534,45
	65.468.458,52	62.840.771,60

Au 31 décembre 2015, les autres provisions sont réparties comme suit :

	2015 EUR	2014 EUR
Provisions liées à l'exploitation	52.556.011,44	51.006.582,60
Provisions liées à la gestion de l'infrastructure (*)	12.912.447,08	11.834.189,00
	65.468.458,52	62.840.771,60

(*) poste intégrant essentiellement la provision pour congés payés et heures supplémentaires du personnel affecté à la gestion de l'infrastructure.

Le poste «Autres provisions» couvre notamment un projet de désamiantage des voitures de la série Z2000 (provisions estimées suffisantes par le Conseil d'Administration), les provisions constituées en relation avec les deux sinistres ferroviaires survenus en 2006 ainsi que les provisions pour travaux de démolition / assainissement de divers bâtiments.

NOTE 12 - DETTES NON SUBORDONNÉES

La durée résiduelle des dettes se présente comme suit :

EXERCICE 2015	MOINS D'1 AN EUR	DE 1 AN À 5 ANS EUR	À PLUS DE 5 ANS EUR	TOTAL EUR
Dettes envers des établissements de crédit	13.444.444,44	53.777.777,76	83.610.481,59	150.832.703,79
Dettes envers Eurofima	65.780,00	-	80.000.000,00	80.065.780,00
Dettes sur achats et prestations de services	141.659.280,28	-	-	141.659.280,28
Dettes envers l'État Grand-Ducal	25.310.079,67	-	-	25.310.079,67
Dettes envers des entreprises liées	1.487.653,32	-	-	1.487.653,32
Dettes au titre de la sécurité sociale	5.985.017,59	-	-	5.985.017,59
Dettes fiscales	10.569.627,71	-	-	10.569.627,71
Autres dettes	1.115.176,28	-	-	1.115.176,28
TOTAL	199.637.059,29	53.777.777,76	163.610.481,59	417.025.318,64

EXERCICE 2014	MOINS D'1 AN EUR	DE 1 AN À 5 ANS EUR	À PLUS DE 5 ANS EUR	TOTAL EUR
Dettes envers des établissements de crédit	9.000.000,00	36.000.000,00	74.820.441,03	119.820.441,03
Dettes envers Eurofima	83.246.370,12	-	-	83.246.370,12
Dettes sur achats et prestations de services	115.570.699,61	-	-	115.570.699,61
Dettes envers l'État Grand-Ducal	1.319.383,45	-	-	1.319.383,45
Dettes envers des entreprises liées	1.187.178,03	-	-	1.187.178,03
Dettes au titre de la sécurité sociale	5.531.808,55	-	-	5.531.808,55
Dettes fiscales	15.277.492,47	-	-	15.277.492,47
Autres dettes	550.638,07	-	-	550.638,07
TOTAL	231.683.570,30	36.000.000,00	74.820.441,03	342.504.011,33

NOTE 13 - AUTRES PRODUITS ANNEXES AU TRAFIC

Ce poste comprend pour un montant de EUR 360.668.718,57 (2014: EUR 301.022.271,01) la rémunération de la gestion de l'infrastructure ferroviaire et le remboursement des travaux prestés pour le compte du Fonds du Rail, conformément à l'article 10 de la Loi du 10 mai 1995 telle que modifiée par la Loi du 28 mars 1997.

NOTE 14 - PRODUCTION IMMOBILISÉE

Ce poste inclut un montant de EUR 113.694,04 (2014: EUR 86.527,31) représentant les charges activées relatives aux immobilisations incorporelles et corporelles.

NOTE 15 - AUTRES PRODUITS FINANCIERS

Ce poste comprend pour un montant de EUR 4.271.393,48 des reprises de provisions sur la participation des CFL dans le capital de CFL cargo en relation avec le résultat positif de EUR 6.406.769,88 compte tenu des parts minoritaires.

NOTE 16 - AUTRES CHARGES ANNEXES AU TRAFIC

Depuis le 1^{er} mai 2003, une redevance d'utilisation de l'infrastructure est payée par les CFL.

Au 31 décembre 2015, la charge relative à cette redevance s'élève à EUR 15.669.392,89 (2014: EUR 15.804.878,06).

NOTE 17 - AUTRES CHARGES EXTERNES

Ce poste regroupe les charges de location, d'entretien et d'assurance, les honoraires, les commissions sur ventes, les travaux de prestations pour le compte du Fonds du Rail ainsi que diverses autres charges externes.

NOTE 18 - PERSONNEL

Le nombre de personnes occupées en moyenne au cours des exercices 2015 et 2014 s'élève à :

	2015	2014
- Cadres hors statut	66	56
- Cadres permanents	3.040*	3.086*
- Personnel auxiliaire	1	1
	3.107	3.143

* (84 personnes détachées aux filiales des CFL en 2015 et 100 personnes en 2014).

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

Le montant des frais de formation s'élève à EUR 1.178.438,56 en 2015 (2014: EUR 1.243.695,04).

NOTE 19 - CORRECTIONS DE VALEUR

	2015 EUR	2014 EUR
Corrections de valeur		
- sur immobilisations incorporelles (note 3)	933.763,85	550.652,05
- sur immobilisations corporelles (note 4)	36.469.865,79	33.316.402,96
	37.403.629,64	33.867.055,01

NOTE 20 - ENGAGEMENTS HORS-BILAN

Au 31 décembre 2015, le total des commandes passées par CFL auprès de fournisseurs et non encore livrées ou exécutées s'élève à EUR 436.232.729,98 (2014: EUR 309.981.002,46). Ce montant comprend les marchés conclus pour l'acquisition de matériel voyageurs et de matériel destiné à être stocké pour EUR 114,0 millions (2014: EUR 87,6 millions) et la réalisation des projets d'investissements du Fonds du Rail pour EUR 322,3 millions (2014: EUR 222,4 millions).

Le solde du capital souscrit non appelé s'élève à EUR 60.720.188,71. Il s'agit en l'occurrence des postes suivants :

- Au 31 décembre 2015, les CFL détiennent 2% dans le capital de la société anonyme de droit suisse EUROFIMA dont le capital social souscrit s'élève à CHF 2.600.000.000,00 et libéré à hauteur de CHF 520.000.000,00. La part des CFL dans le capital souscrit non versé s'élève à CHF 41.600.000,00 au 31 décembre 2015. Ce montant peut être appelé inconditionnellement, à tout moment, sur décision du Conseil d'Administration d'Eurofima.
- Au 31 décembre 2015, les CFL détiennent 99,99% dans le capital de la société anonyme de droit luxembourgeois CFL multimodal dont le capital social souscrit s'élève EUR 55.800.000,00 et libéré à hauteur de EUR 33.300.000,00. La part des CFL dans le capital souscrit non versé s'élève à EUR 22.500.000,00 au 31 décembre 2015. Ce montant peut être appelé inconditionnellement, à tout moment, sur décision du Conseil d'Administration de CFL multimodal.

Au cours de l'exercice, la Société s'est portée garante en faveur de divers établissements de crédit et autres créanciers pour le compte de filiales et autres participations. Au 31 décembre 2015, le montant total des garanties accordées s'élève à EUR 11.724.000,00 (2014: EUR 11.904.000,00).

Pour se couvrir contre le risque de taux relatif aux dettes envers les établissements de crédit (note 12), la société a contracté plusieurs SWAP couvrant des prêts d'une valeur totale de EUR 120 millions à échéance en décembre 2025. Au 31 décembre 2015, le solde à couvrir des SWAP s'élève à EUR 67.200.000,00 (2014: EUR 75.300.000,00) et la valeur de marché (juste valeur)

au 31 décembre 2015 s'élève à EUR -9.608.455,78 (2014: EUR -11.873.172,68). Par ailleurs deux contrats de Collar ont été contractés pour couvrir un montant nominal de EUR 45 millions et qui viennent à échéance en décembre 2021. Au 31 décembre 2015, le solde des montants à couvrir s'élève EUR 43.575.000,00 (2014: EUR 44.475.000,00) et la valeur de marché (juste valeur) au 31 décembre 2015 s'élève à EUR -3.314.166,25 (2014: EUR -3.096.813,45).

À noter enfin que les quatre contrats de CAP qui avaient été contractés en 2005 pour couvrir les dettes envers EUROFIMA pour un montant de EUR 80 millions sont venus à échéance en mars 2015 et n'ont pas été renouvelés.

Il est à noter que l'ensemble de ces instruments financiers de couverture sera conservé jusqu'à échéance contractuelle.

NOTE 21 - INFORMATIONS RELATIVES AUX ORGANES DE LA SOCIÉTÉ

Le montant des rémunérations allouées au titre de l'exercice 2015 aux membres du Conseil d'Administration s'élève à EUR 173.654,26 (2014: EUR 176.414,36).

Au 31 décembre 2015, aucune avance et aucun crédit n'ont été accordés aux membres du Conseil d'Administration.

NOTE 22 - ÉLÉMENTS POSTÉRIEURS À LA CLÔTURE

Suite à l'adoption en avril 2016 du projet de loi relatif aux aides en faveur du transport combiné fret ferroviaire et fluvial, deux filiales du groupe CFL, en l'occurrence CFL multimodal et CFL intermodal, pourraient entrer en ligne de compte pour bénéficier du versement d'une aide relative à l'exercice 2015.

COMPTES CONSOLIDÉS ET RAPPORT DU RÉVISEUR D'ENTREPRISES AGRÉÉ

Aux Coparticipants
de la Société Nationale des Chemins de Fer
Luxembourgeois
9, place de la Gare
L-1616 Luxembourg

Rapport du réviseur d'entreprises agréé

Rapport sur les comptes consolidés

Conformément au mandat donné par l'Assemblée Générale des coparticipants, nous avons effectué l'audit des comptes consolidés ci-joints de la Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois, comprenant le bilan consolidé au 31 décembre 2015 ainsi que le compte de profits et pertes consolidé 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 consolidés

Le Conseil d'Administration est responsable de l'établissement et de la présentation sincère de ces comptes consolidés, conformément aux obligations légales et réglementaires relatives à l'établissement et la présentation des comptes consolidés en vigueur au Luxembourg, ainsi que d'un contrôle interne relatif qu'il juge nécessaire à l'établissement de comptes consolidés 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 consolidés 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 consolidés 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 consolidés. Le choix des procédures relève du jugement du réviseur d'entreprises agréé, de même que l'évaluation des risques que les comptes consolidés 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 la présentation sincère des comptes consolidés 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 le caractère raisonnable des estimations comptables faites par le Conseil d'Administration, de même que l'appréciation de la présentation d'ensemble des comptes consolidés.

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

Opinion

À notre avis, les comptes consolidés donnent une image fidèle du patrimoine, de la situation financière consolidée de la Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois au 31 décembre 2015, ainsi que des résultats consolidés pour l'exercice clos à cette date, conformément aux obligations légales et réglementaires relatives à l'établissement et la présentation des comptes consolidés en vigueur au Luxembourg.

Rapport sur d'autres obligations légales ou réglementaires

Le rapport de gestion consolidé, qui relève de la responsabilité du Conseil d'Administration, est en concordance avec les comptes consolidés.

Pour Deloitte Audit, Cabinet de révision agréé

Georges Kioes, Réviseur d'entreprises agréé
Partner

Le 15 juin 2016

ACTIF	2015	2014
ACTIF IMMOBILISÉ		
Immobilisations incorporelles (note 4)		
Concessions, brevets, licences et marques	2.843.486	1.888.622
Goodwill	140.564	647.574
Frais d'augmentation de capital	437	1.485
Acomptes versés	–	164.818
	2.984.487	2.702.499
Immobilisations corporelles (note 5)		
Terrains et constructions	156.567.180	128.329.220
Installations techniques et machines	18.521.869	5.212.607
Matériel roulant	403.307.430	428.267.435
Autres installations, outillage et mobilier	10.893.455	8.032.815
Acomptes versés et immobilisations corporelles en cours	91.949.485	62.705.493
	681.239.419	632.547.570
Immobilisations financières (note 6)		
Créances sur des entreprises avec lesquelles la société a un lien de participation	–	1.200.240
Participations mises en équivalence	945.353	–
Part/entrep. liées hors périmètre	24.000	15.500
Titres ayant le caractère d'immobilisations	49.160.325	54.414.335
Prêts et créances immobilisées	27.987	25.886
	50.157.665	55.655.961
Total de l'actif immobilisé	734.381.571	690.906.030
ACTIF CIRCULANT		
Stocks (note 7)		
Matières premières et consommables	50.524.329	46.172.124
Produits finis et en-cours de fabrication	196.103	254.465
Terrains et immeubles destinés à la revente	3.619.138	2.642.795
Acomptes versés	53.725	304.949
	54.393.295	49.374.333
Créances		
Créances résultant de ventes et prestations de services	58.381.141	59.492.465
- dont la durée résiduelle est inférieure à un an		
Créances sur l'État Grand-Ducal (note 8)	7.735.230	31.097.489
- dont la durée résiduelle est inférieure à un an		
Autres créances	22.553.169	22.648.640
- dont la durée résiduelle est inférieure à un an		
	88.669.540	113.238.594
Avoirs en banques, avoirs en compte de chèques postaux, chèques et en caisse	191.158.536	109.276.564
Total de l'actif circulant	334.221.371	271.889.491
COMPTES DE RÉGULARISATION (note 9)	14.091.809	13.988.811
TOTAL ACTIF	1.082.694.751	976.784.332

PASSIF	2015	2014
CAPITAUX PROPRES (note 10)		
Capital souscrit	347.051.000	347.051.000
Réserves		
Réserve légale	1.358.397	1.358.397
Autres réserves	45.309.138	38.805.519
Écarts de conversion	344	–4.181
Résultat de l'exercice	9.139.808	6.503.620
Plus-value immunisée	14.875.539	14.875.539
Subventions d'investissement en capital	4.286.250	4.558.750
Total des capitaux propres	422.020.476	413.148.644
INTÉRÊTS MINORITAIRES (note 11)	31.193.475	29.367.880
PROVISIONS		
Provisions pour impôts	626.506	363.299
Provisions techniques	45.326.654	42.067.746
Autres provisions (note 12)	75.293.167	78.746.578
Total des provisions	121.246.327	121.177.623
DETTES NON SUBORDONNÉES (note 13)		
Dettes dont la durée résiduelle est > 1 an		
Dettes envers les établissements de crédit	182.483.169	148.658.764
Dettes envers Eurofima	80.000.000	–
	262.483.169	148.658.764
Dettes dont la durée résiduelle est < 1 an		
Acomptes sur commandes	4.971.374	–
Dettes envers des établissements de crédit	18.613.028	9.497.315
Dettes envers Eurofima	65.780	83.246.370
Dettes sur achats et prestations de services	172.921.189	142.770.302
Dettes envers l'État Grand-Ducal	25.310.080	1.319.383
Dettes fiscales et au titre de la sécurité sociale	21.060.185	26.014.324
Autres dettes	2.278.585	1.169.636
	245.220.221	264.017.330
Total des dettes	507.703.390	412.676.094
COMPTES DE RÉGULARISATION (note 9)	531.083	414.091
TOTAL PASSIF	1.082.694.751	976.784.332

CHARGES	2015	2014
Charges de matières premières, consommables et charges résultant du trafic (note 16)	184.208.442	168.531.055
Autres charges externes (note 17)	280.702.194	230.615.993
Frais de personnel (note 19)		
Salaires et traitements	286.282.521	272.966.740
Charges sociales couvrant les salaires et traitements	16.523.883	15.618.187
Charges sociales couvrant les pensions	20.667.587	19.923.531
	323.473.991	308.508.458
Corrections de valeur sur frais d'établissement et sur immobilisations corporelles et incorporelles (note 18)	47.911.220	44.424.112
Corrections de valeur sur éléments de l'actif circulant	3.737.289	3.252.369
Corrections de valeur sur goodwill (note 4)	507.010	682.141
Variation de la provision pour égalisation	459.119	2.949.902
Variation de la provision pour sinistres	3.116.284	64.223
Autres charges d'exploitation	11.382.596	11.326.657
Intérêts et charges financières	7.840.748	5.313.618
Charges exceptionnelles	118.685	1.110.315
Impôts sur le résultat	103.189	161.312
Impôts différés	63.008	174.105
Autres impôts ne figurant pas sous le poste ci-dessus	2.670.017	2.461.905
Quote-part dans le résultat des entreprises mises en équivalence	–	1.537.661
Intérêts minoritaires	1.854.735	1.127.781
Profit de l'exercice - quote part du Groupe (note 10)	9.139.808	6.503.620
TOTAL DES CHARGES	877.288.335	788.745.227

PRODUITS	2015	2014
Trafic voyageurs - national	14.951.502	17.456.407
Trafic voyageurs - transfrontalier	5.892.594	5.446.892
Trafic voyageurs - international	23.455.109	22.089.260
Trafic voyageurs - intervention de l'État	186.203.480	176.725.524
Trafic fret - rail	160.251.935	153.793.792
Trafic fret - route	20.386.461	14.177.965
Autres produits annexes au trafic (note 14)	421.821.608	353.467.424
Primes acquises - nettes de réassurance	3.070.395	3.231.902
Montant net du chiffre d'affaires	836.033.084	746.389.166
Production immobilisée (note 15)	1.857.226	2.885.115
Autres produits d'exploitation	34.255.831	39.153.418
Augmentation du stock de produits finis et en cours de fabrication	148.479	-329.381
Revenus des immobilisations financières	16.200	90.881
Autres intérêts et autres produits financiers	4.756.175	468.761
Produits exceptionnels	178.606	87.267
Quote part dans le résultat des entreprises mises en équivalence	42.734	–
TOTAL DES PRODUITS	877.288.335	788.745.227

NOTE 1 - GÉNÉRALITÉS

La Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois - ci-après «la société» ou les «CFL» a été constituée en exécution de la convention belgo-franco-luxembourgeoise du 17 avril 1946 relative à l'exploitation des chemins de fer du Grand-Duché. Cette convention a été modifiée par le protocole additionnel du 28 janvier 1997. Les nouveaux statuts des CFL ont été approuvés par la Loi du 28 mars 1997.

La société est établie pour une durée illimitée et son siège est établi à Luxembourg.

L'objet de la société est :

- d'effectuer, directement ou par l'intermédiaire de participations, toutes opérations de transport de personnes et de marchandises, notamment par rail, tant dans le Grand-Duché de Luxembourg qu'à l'étranger;
- d'exploiter les services publics de transport, notamment par rail, conformément aux contrats conclus ou à conclure avec les autorités compétentes;
- de gérer le réseau ferroviaire luxembourgeois conformément à la Loi du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire et à la Loi du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation.

L'activité du groupe est principalement axée sur le trafic de voyageurs, le fret et la gestion de l'infrastructure ferroviaire.

Les comptes consolidés de la Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois ont été établis pour la première fois au 31 décembre 1997. Les comptes consolidés sont préparés en conformité avec les textes des Lois du 4 mai 1984 et du 11 juillet 1988 qui introduisent au Grand-Duché de Luxembourg les Quatrième et Septième Directives de la Communauté Économique Européenne.



NOTE 2 - PÉRIMÈTRE ET PRINCIPES DE CONSOLIDATION

a) Périmètre de consolidation

Les comptes consolidés du groupe comprennent les comptes des CFL et de ses filiales :

DÉNOMINATION	SIÈGE SOCIAL	OBJET SOCIAL	% DE CONTRÔLE	% DE CONTRÔLE
			(% D'INTÉRÊT)	(% D'INTÉRÊT)
			2015	2014
CFL Cargo	Dudelange	Toutes opérations de transport, notamment de marchandises par rail dans le Grand-Duché et à l'étranger.	66,67% (66,67%)	66,67% (66,67%)
CFL TECHNICS	Pétange	Prestations d'entretien de matériel ferroviaire et de mécanique générale.	100,00% (67,00%)	100,00% (67,00%)
CFL Cargo Deutschland GmbH	Niebüll (Allemagne)	L'exploitation d'un réseau d'infrastructure ferroviaire à Uetersen/Allemagne et exécution des prestations ferroviaires en Allemagne et à l'étranger.	100,00% (66,67%)	100,00% (66,67%)
CFL Cargo Danmark ApS	Rødekro (Danemark)	Toutes opérations de transport de marchandises par rail et toutes opérations se rattachant à l'objet social.	100,00% (66,67%)	100,00% (66,67%)
CFL Cargo Sverige AB	Nässjö	Toutes opérations de transport de marchandises par rail et toutes opérations se rattachant à l'objet social.	100,00% (66,67%)	100,00% (66,67%)
CFL CARGO FRANCE	Mondelange (France)	L'organisation, la planification, la réalisation et la vente de prestations logistiques ferroviaires et de transports ferroviaires, ainsi que des prestations liées ou connexes.	100,00% (66,67%)	100,00% (66,67%)
CFL MULTIMODAL S.A.	Dudelange	Le conseil aux entreprises dans le domaine de la logistique, le transport et l'expédition et les activités annexes.	100,00% (100,00%)	100,00% (100,00%)
CFL INTERMODAL	Dudelange	Le développement du transport et des moyens logistiques notamment à travers l'utilisation de wagons spéciaux; l'achat, la vente et la location de ces wagons.	100,00% (100,00%)	100,00% (100,00%)
CFL SITE SERVICES	Bettembourg	L'organisation, la vente et l'exécution de toutes les prestations dans le domaine des conteneurs et du ferroutage.	100,00% (100,00%)	100,00% (100,00%)
CFL TERMINALS	Dudelange	La gestion, l'organisation et l'exploitation du terminal à conteneurs et de la plateforme d'autoroute ferroviaire de Bettembourg, de centres de stockage, de collecte et de réexpédition.	100,00% (100,00%)	100,00% (100,00%)
CFL LOGISTICS	Dudelange	Le transport de marchandises par route, par eau, par mer et par air, le stockage et l'entreposage de marchandise, l'action en tant qu'agence en douane.	100,00% (100,00%)	100,00% (100,00%)
CFL PORT SERVICES	Anvers (Belgique)	Toutes opérations de transport et de dédouanement.	100,00% (100,00%)	100,00% (100,00%)
CFL-EVASION S.A.	Luxembourg	L'exploitation d'une agence de voyages.	100,00% (100,00%)	100,00% (100,00%)
CFL-IMMO S.A.	Luxembourg	L'acquisition, la vente, la location la construction, le financement, la gestion, l'exploitation et la valorisation de valeurs immobilières de toutes espèces.	100,00% (100,00%)	100,00% (100,00%)

DÉNOMINATION	SIÈGE SOCIAL	OBJET SOCIAL	% DE CONTRÔLE	% DE CONTRÔLE
			(% D'INTÉRÊT)	(% D'INTÉRÊT)
			2015	2014
IMMO-RAIL S.A.	Luxembourg	L'acquisition, la vente, la location la construction, le financement, la gestion, l'exploitation et la valorisation de valeurs immobilières de toutes espèces.	100,00% (100,00%)	100,00% (100,00%)
NEG SUDERAU BETRIEBS GmbH	Niebüll (Allemagne)	Transport de marchandises et de personnes par rail, et notamment l'activité d'un réseau d'infrastructure ferroviaire et comme entreprise de transport ferroviaire.	100,00% (100,00%)	100,00% (100,00%)
NEG Niebüll GmbH	Niebüll (Allemagne)	L'exploitation d'un réseau d'infrastructure ferroviaire à Niebüll/Allemagne et exécution des prestations ferroviaires en Allemagne et à l'étranger.	100,00% (100,00%)	100,00% (100,00%)
RAIL REASSURANCES S.A.	Luxembourg	Toutes opérations de réassurance dans toutes les branches.	100,00% (100,00%)	100,00% (100,00%)
LORRY-RAIL S.A.	Bettembourg	L'exploitation de services d'autoroute ferroviaire c.à d. le transport ferroviaire de semi-remorques en mode accompagné ou non accompagné à l'aide de wagons spécialement adaptés et la gestion de plate-formes.	33,34%* (33,34%)	33,34%* (33,34%)

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

DÉNOMINATION	SIÈGE SOCIAL	OBJET SOCIAL	% DE CONTRÔLE	% DE CONTRÔLE
			(% D'INTÉRÊT)	(% D'INTÉRÊT)
			2015	2014
A.C.T.S. LOGISTIK UND DIENSTLEISTUNGSSYSTEME A.G. (en liquidation)	Münster (Allemagne)	Le développement du transport et des moyens logistiques notamment à travers l'utilisation de wagons spéciaux, l'achat, la vente et la location de ces wagons.		
PKP CARGO CFL INTERNATIONAL S.A.	Esch-sur-Alzette	L'achat et la vente de transports de marchandises et autres services de logistiques.		

Aucune nouvelle société n'est rentrée dans le périmètre en 2015.

* Consolidé selon la méthode de mise en équivalence

b) Principes de consolidation

Toutes les filiales et sociétés associées directes et indirectes décrites ci-dessus sont consolidées suivant les méthodes d'intégration mentionnées ci-dessous :

- Les filiales contrôlées (plus de 50% des droits de vote) sont consolidées selon la méthode d'intégration globale.
- Toutes les sociétés dans lesquelles les CFL ont une influence notable (entre 20% et 50% des droits de vote) sont intégrées par la méthode de mise en équivalence.
- Les sociétés détenues à 50% sont intégrées par la méthode d'intégration proportionnelle.
- Par ailleurs, A.C.T.S. LOGISTIK UND DIENSTLEISTUNGSSYSTEME A.G. est laissée en dehors de la consolidation du fait de son caractère non significatif et de la décision, début 2003, de mise en liquidation de la société. La participation dans A.C.T.S. LOGISTIK UND DIENSTLEISTUNGSSYSTEME A.G. figure dans les titres ayant le caractère d'immobilisations.
- La société PKP Cargo CFL International S.A. a été mise en liquidation en 2014 et ne fait donc plus partie de la consolidation 2014. La participation dans PKP Cargo CFL International S.A figure dans le bilan sous le poste : Part/entrep.liées hors périmètre.

Les principes de consolidation significatifs utilisés pour l'établissement des comptes consolidés se résument comme suit :

- Les comptes consolidés reprennent les comptes des filiales et des sociétés affiliées dont l'activité est considérée comme formant partie intégrante de l'activité de la Société.
- Les comptes inter-sociétés et toutes les transactions inter-sociétés significatifs sont éliminés.
- Lorsqu'une entreprise est incluse pour la première fois dans la consolidation, la valeur comptable chez la société-mère de la participation dans cette entreprise est éliminée par la fraction des capitaux propres correspondant à la participation détenue. La différence qui en résulte est enregistrée comme différence de consolidation. La différence de première consolidation est ventilée entre les postes du bilan appropriés dans la mesure du possible. Les écarts de consolidation débiteurs résiduels non affectés sont enregistrés en goodwill et amortis sur une durée de 5 ans.

NOTE 3 - PRINCIPALES RÈGLES ET MÉTHODES COMPTABLES

3.1. PRINCIPES GÉNÉRAUX

Les comptes consolidés des CFL sont établis conformément aux dispositions légales et réglementaires luxembourgeoises et aux pratiques comptables généralement admises.

3.2. PRINCIPALES RÈGLES D'ÉVALUATION

Conversion des devises

Le bilan et le compte de profits et pertes consolidés sont exprimés en Euro (EUR).

À la date de clôture du bilan :

- les immobilisations incorporelles, corporelles et financières exprimées dans une devise autre que celle du bilan restent converties au cours de change historique ;
- les autres postes de l'actif exprimés dans une devise autre que celle du bilan sont valorisés individuellement au plus bas de leur valeur au cours de change historique ou de leur valeur déterminée sur base du cours de change en vigueur à la date de clôture du bilan ;
- les postes de passif exprimés dans une devise autre que celle du bilan sont valorisés individuellement au plus haut de leur valeur au cours de change historique ou de leur valeur déterminée sur base du cours de change en vigueur à la date de clôture du bilan.

Les produits et les charges en devises autres que celle du bilan sont convertis dans cette devise au cours de change en vigueur à la date des opérations.

Ainsi seuls sont comptabilisés dans le compte de profits et pertes les bénéfices et pertes de change réalisés et les pertes de change non réalisées.

Immobilisations incorporelles et corporelles

Les immobilisations incorporelles et corporelles sont évaluées à leur prix d'acquisition ou à leur coût de revient, déduction faite des corrections de valeur. Les corrections de valeur sont calculées de

façon linéaire ou dégressive et sont déterminées en fonction de la durée de vie estimée.

Toute immobilisation secondaire rattachable à une immobilisation principale est amortie sur la durée de vie résiduelle de l'immobilisation principale.

Lors de l'acquisition de nouvelles participations, la différence entre le prix d'acquisition et la quote-part dans les fonds propres des sociétés intégrées est portée au bilan consolidé sous immobilisations incorporelles. Les écarts de consolidation positifs (Goodwill) sont inscrits à l'actif et amortis linéairement sur 5 ans. Les écarts négatifs sont portés dans les réserves.

Immobilisations financières

Les titres ayant le caractère d'immobilisations et les autres prêts sont évalués individuellement au plus bas de leur prix d'acquisition ou de leur valeur estimée, sans compensation entre les plus-values et les moins-values individuelles.

Pour déterminer la valeur estimée, le Conseil d'Administration se base sur les comptes annuels des sociétés à évaluer et/ou sur d'autres informations et documents disponibles et prend en considération le caractère durable des pertes de valeurs éventuelles.

Stocks

Les matières premières et consommables sont évaluées au prix d'acquisition en utilisant la méthode des prix moyens pondérés.

Des corrections de valeur sont pratiquées sur les articles ayant un lien direct avec le matériel roulant. Ces corrections de valeur sont calculées en fonction de la durée de vie résiduelle des immobilisations corporelles auxquelles les articles en stocks se rattachent.

Les autres catégories de stocks sont maintenues au coût de revient historique, dont le stock relatif à l'infrastructure ferroviaire, et font l'objet d'une correction de valeur suite à un examen régulier de leur état par les services techniques intéressés.

Les terrains et immeubles destinés à la vente sont valorisés à leur coût d'acquisition. Des réductions de valeur sont actées si la valeur de réalisation estimée est inférieure à leur valeur d'acquisition.

Créances

Les créances de l'actif circulant sont évaluées à leur valeur nominale.

Des corrections de valeur sont pratiquées selon la règle suivante :

- Correction de valeur de 100 % pour les créances envers un tiers en faillite.
- Correction de valeur de 100 % pour les créances se référant aux infractions tarifaires âgées de plus d'un an.
- Correction de valeur de 50 % pour les autres créances non reprises ci-dessus âgées de plus d'un an et de 100 % pour celles âgées de plus de deux ans.
- Les créances âgées de 2 ans sont comptabilisées en compte de profits et pertes.

Provisions pour risques et charges

À la clôture de chaque exercice, des provisions sont constituées pour couvrir tous les risques et charges prévisibles, dont les éléments déclencheurs trouvent leur origine dans l'exercice en cours duquel la provision est constatée (ou dans un exercice antérieur). Les provisions afférentes aux exercices antérieurs sont régulièrement revues et reprises en résultat si elles sont devenues sans objet.

Montant net du chiffre d'affaires

Le montant net du chiffre d'affaires comprend les montants résultant de la vente des prestations de services correspondant aux activités ordinaires, déduction faite des réductions sur ventes, ainsi que de la taxe sur la valeur ajoutée et d'autres impôts directement liés au chiffre d'affaires. Le montant net du chiffre d'affaires inclut de plus les versements de l'État relatifs au trafic voyageurs ainsi que la rémunération relative à la gestion de l'infrastructure pour le compte de l'État.



NOTE 4 - IMMOBILISATIONS INCORPORELLES

	CONCESSIONS, BREVETS, LICENCES ET MARQUES EUR	GOODWILL EUR	FRAIS D'AUGMENTATION DE CAPITAL EUR	ACOMPTES VERSÉS ET IMMOBILISATIONS EN COURS EUR	TOTAL EUR
Valeurs d'acquisition					
Au début de l'exercice	17.963.328	4.076.284	66.048	164.818	22.270.478
Mouvements de l'exercice :					
- Acquisitions	1.903.650	-	-	-	1.903.650
- Sorties	-397.000	-	-	-	-397.000
- Transferts	211.581	-	-	-164.818	46.763
À la fin de l'exercice	19.681.559	4.076.284	66.048	-	23.823.891
Corrections de valeur					
Au début de l'exercice	16.074.706	3.428.710	64.563	-	19.567.979
Mouvements de l'exercice :					
- Dotations	995.163	507.010	1.048	-	1.503.221
- Reprises	-231.796	-	-	-	-231.796
À la fin de l'exercice	16.838.073	3.935.720	65.611	-	20.839.404
Valeur comptable nette à la fin de l'exercice	2.843.486	140.564	437	-	2.984.487
Valeur comptable nette à la fin de l'exercice précédent	1.888.622	647.574	1.485	164.818	2.702.499

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

NOTE 5 - IMMOBILISATIONS CORPORELLES

	TERRAINS ET CONSTRUCTIONS EUR	INSTALLATIONS TECHNIQUES ET MACHINES EUR	MATÉRIEL ROULANT EUR	AUTRES INSTALLATIONS, OUTILLAGE ET MOBILIER EUR	ACOMPTES VERSÉS ET IMMOBILISATIONS CORPORELLES EN COURS EUR	TOTAL EUR
Valeurs d'acquisition						
Au début de l'exercice	171.293.924	13.694.795	756.067.776	35.422.718	62.705.493	1.039.184.706
Mouvements de l'exercice :						
- Acquisitions	297.736	4.627.699	5.369.336	3.423.073	83.618.355	97.336.199
- Sorties	-1.845.983	-498.494	-10.182.341	-2.502.502	-91.871	-15.121.191
- Transferts	32.663.035	9.935.159	6.791.372	4.846.163	-54.282.492	-46.763
À la fin de l'exercice	202.408.712	27.759.159	758.046.143	41.189.452	91.949.485	1.121.352.951
Corrections de valeur						
Au début de l'exercice	42.964.704	8.482.188	327.800.341	27.389.903	-	406.637.136
Mouvements de l'exercice :						
- Dotations (note 18)	4.641.661	1.401.284	37.602.234	3.269.830	-	46.915.009
- Reprises	-1.764.833	-484.255	-8.487.911	-2.701.614	-	-13.438.613
- Transferts	-	-161.927	-2.175.951	2.337.878	-	-
À la fin de l'exercice	45.841.532	9.237.290	354.738.713	30.295.997	-	440.113.532
Valeur nette comptable à la fin de l'exercice	156.567.180	18.521.869	403.307.430	10.893.455	91.949.485	681.239.419
Valeur nette comptable à la fin de l'exercice précédent	128.329.220	5.212.607	428.267.435	8.032.815	62.705.493	632.547.570



Principes d'amortissement

Les immobilisations corporelles sont amorties selon les durées suivantes :

- Constructions	30 et 50 ans
- Aménagements et agencements des constructions	10 et 30 ans
- Installations techniques	15 et 20 ans
- Outillage	5 et 10 ans
- Mobilier	10 ans
- Matériel de bureau	5 ans
- Matériel informatique	4 ans
- Matériel de transport ferroviaire	20, 25 et 30 ans
- Engins de voie	15 ans
- Locotracteurs	30 ans
- Matériel de transport routier	6 et 8 ans

Au 31 décembre 2015, les acomptes versés et immobilisations corporelles en cours représentent un montant de EUR 91.949.485 (2014: EUR 62.705.493) décomposé comme suit :

**MONTANT DES ACOMPTES VERSÉS
AU 31 DÉCEMBRE 2015**

EUR

Machines	136.460
Equipement voies	489.578
Nouveau dépôt	8.215.067
Grue terminal	5.553.360
Scannage optique	25.574
Bâtiment	10.900.212
Locomotives	17.317.494
Wagons	-
Automotrices 2300	49.311.740
	91.949.485

Les matériels roulants suivants étaient exploités (propriété économique) sous contrat de leasing jusqu'à la date du 15 juin 2015, date à laquelle les 4 contrats en question ont été résiliés anticipativement. Le transfert de la propriété juridique organisé à la même occasion au profit des CFL n'a pas eu d'influence sur les montants portés à l'actif du bilan des CFL.

ANNÉE	CONTRAT DE LEASING	ANNÉE DE LIVRAISON EFFECTIVE	VALEUR NETTE COMPTABLE	VALEUR NETTE COMPTABLE
			AU 31 DÉCEMBRE 2015	AU 31 DÉCEMBRE 2014
			EUR	EUR
1998	14 locomotives électriques bitension	1998-1999	-	15.676.546
1998	Pièces de rechange	1999	-	922.667
1999	5 locomotives	2001	-	7.814.476
2000	461 wagons(*)	2001-2002	-	12.930.027
			-	37.343.716

NOTE 6 - IMMOBILISATIONS FINANCIÈRES

Titres ayant le caractère d'immobilisations

	2015	2014
	EUR	EUR
Valeurs d'acquisition		
Au début de l'exercice	56.335.539	46.134.210
Mouvements de l'exercice :		
- Acquisitions	10.554	10.276.180
- Sorties	-5.264.564	-74.851
- Transfert	-	-
À la fin de l'exercice	51.081.529	56.335.539
Corrections de valeur		
Au début de l'exercice	1.921.204	1.963.024
- Dotations	-	-
- Reprises	-	-41.820
À la fin de l'exercice	1.921.204	1.921.204
Valeur comptable nette à la fin de l'exercice	49.160.325	54.414.335

Participations mises en équivalence

	2015	2014
	EUR	EUR
Valeur au début de l'exercice	-	-
Mouvements de l'exercice :		
- Augmentation du capital	4.167.500	-
- Quote-part dans le résultat des sociétés mises en équivalence	42.734	-1.537.661
- Transfert de la rubrique des provisions de la valeur négative de mise en équivalence	-3.264.881	1.537.661
À la fin de l'exercice	945.353	-

Au 31 décembre 2015, le groupe détient directement ou indirectement des participations non consolidées (voir note 2) dans les sociétés suivantes :

DÉNOMINATION	POURCENTAGE DE DÉTENTION DIRECTE ET INDIRECTE	COMPTES ANNUELS ARRÊTÉS AU	FONDS PROPRES (Y INCLUS LE RÉSULTAT NET) EUR	RÉSULTAT NET EUR
A.C.T.S. Logistik Und Dienstleistungssystem A.G.	100,00%	(*)	-735.612	7.867
Sibelit S.A.	10,00%	31.12.14	1.054.329,03	444.340,65

(*) Situation au 31 décembre 2006 non audité (procédure de liquidation).

NOTE 7 - STOCKS

	2015 EUR	2014 EUR
Matières premières et consommables		
- Valeur brute	63.834.460	56.657.882
- Corrections de valeur	-13.310.131	-10.485.758
Valeur nette comptable à la fin de l'exercice	50.524.329	46.172.124
Produits finis		
- Valeur brute	196.103	254.465
Valeur nette comptable à la fin de l'exercice	196.103	254.465
Terrains et constructions destinés à la vente	3.619.138	2.642.795
Acomptes versés sur stocks	53.725	304.949
	3.672.863	2.947.744
	54.393.295	49.374.333

NOTE 9 - COMPTES DE RÉGULARISATION : ACTIF - PASSIF

ACTIF	2015 EUR	2014 EUR
Compte de régularisation de CFL	13.855.110	13.810.419
- Traitements payés d'avance	12.836.752	12.705.524
- Charges payées d'avance	1.018.358	1.104.895
Compte de régularisation des filiales	236.699	178.392
	14.091.809	13.988.811
PASSIF	2015 EUR	2014 EUR
Compte de régularisation de CFL	-	17.107
- Produits constatés d'avance		17.107
Compte de régularisation des filiales	531.083	396.984
	531.083	414.091

NOTE 8 - CRÉANCES SUR L'ÉTAT GRAND-DUCAL

Ce poste se compose de créances des CFL résultant de l'exécution des contrats de service public rail et route, de la gestion technique et comptable du RGTR, des investissements réalisés pour le compte du Fonds du Rail, ainsi que des travaux prestés dans le cadre de la gestion de l'infrastructure pour un montant de EUR 7.735.230 (2014: EUR 31.097.489). Ces différentes conventions ont été renouvelées en 2009 pour une période allant du 1^{er} janvier 2010 au 31 décembre 2024.

NOTE 10 - CAPITAUX PROPRES

Évolution des capitaux propres

	CAPITAL SOUSCRIT EUR	RÉSERVE LÉGALE EUR	AUTRES RÉSERVES EUR	ÉCARTS DE CONVERSION EUR	RÉSULTAT DE L'EXERCICE EUR	PLUS-VALUE IMMUNISÉE EUR	SUBVENTIONS EUR
Situation au 31 décembre 2014	347.051.000	1.358.397	38.805.519	-4.181	6.503.620	14.875.539	4.558.750
Affectation du résultat de l'exercice consolidé 2014			6.503.620		-6.503.620		
Résultat consolidé					9.139.808		
Autres			-1	4.525			-272.500
Situation au 31 décembre 2015	347.051.000	1.358.397	45.309.138	344	9.139.808	14.875.539	4.286.250

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

Réserve légale

Selon la législation en vigueur, il doit être fait annuellement sur les bénéfices nets, après absorption des pertes reportées éventuelles, un prélèvement de 5% affecté à une réserve légale. Ce prélèvement cesse d'être obligatoire lorsque la réserve atteint 10% du capital social. La réserve légale ne peut pas être distribuée.

Plus-value immunisée

Au 31 décembre 2006, la Société a enregistré une plus-value immunisée de EUR 14.875.539, générée par la vente de plusieurs biens immobiliers en 2006. Cette plus-value immunisée a été transférée dans le cadre d'un remploi sur participation réalisé au cours de l'exercice 2006.



Subventions d'investissement

Dans le cadre des travaux d'équipement des lignes constituant le Corridor C entre Anvers et Bâle/Lyon, le Groupement Européen d'Intérêt Economique Rail Freight Corridor 2 (« GEIE RFC 2 ») a reçu une subvention de préfinancement. La part revenant aux CFL en tant que bénéficiaire au projet s'élève à EUR 4.286.250 (2014: EUR 4.558.750) conformément à l'acte constitutif du GEIE RFC 2.

NOTE 11 - INTÉRÊTS MINORITAIRES

Au 31 décembre 2015, les intérêts minoritaires s'élèvent à EUR 31.193.475 (2014: EUR 29.367.880).

NOTE 12 - AUTRES PROVISIONS

Ce poste se décompose comme suit:

	2015 EUR	2014 EUR
Autres provisions des CFL	65.468.459	62.840.772
- Provision pour mi-vie matériel de transport	23.636.144	21.381.718
- Provision pour charges relatives aux décomptes des trafics avec les réseaux ferroviaires étrangers	11.440.017	15.899.901
- Provision pour congés payés et heures supplémentaires	21.038.154	18.729.619
- Autres provisions	9.354.144	6.829.534
Autres provisions des filiales consolidées	9.824.708	15.905.806
	75.293.167	78.746.578

Le poste « Autres provisions » couvre notamment un projet de désamiantage des voitures de la série Z2000 (provision estimée suffisante par le Conseil d'Administration), les provisions constituées en relation avec les deux sinistres ferroviaires survenus en 2006, ainsi que les provisions pour travaux de démolition/assainissement de divers bâtiments.

NOTE 13 - DETTES NON SUBORDONNÉES

La durée résiduelle des dettes se présente comme suit:

EXERCICE 2015	MOINS D'1 AN EUR	DE 1 AN À 5 ANS EUR	À PLUS DE 5 ANS EUR	TOTAL EUR
Acomptes sur commandes	4.971.374	-	-	4.971.374
Dettes envers des établissements de crédit	18.613.028	88.873.806	93.609.363	201.096.197
Dettes envers Eurofima	65.780	-	80.000.000	80.065.780
Dettes sur achats et prestations de services	172.921.189	-	-	172.921.189
Dettes envers l'État Grand-Ducal	25.310.080	-	-	25.310.080
Dettes fiscales et dettes au titre de la sécurité sociale	21.060.185	-	-	21.060.185
Autres dettes	2.278.585	-	-	2.278.585
TOTAL	245.220.221	88.873.806	173.609.363	507.703.390

EXERCICE 2014	MOINS D'1 AN EUR	DE 1 AN À 5 ANS EUR	À PLUS DE 5 ANS EUR	TOTAL EUR
Dettes envers des établissements de crédit	9.497.315	37.838.325	110.820.439	158.156.079
Dettes envers Eurofima	83.246.370	-	-	83.246.370
Dettes sur achats et prestations de services	142.770.302	-	-	142.770.302
Dettes envers l'État Grand-Ducal	1.319.383	-	-	1.319.383
Dettes fiscales et dettes au titre de la sécurité sociale	26.014.324	-	-	26.014.324
Autres dettes	1.169.636	-	-	1.169.636
TOTAL	264.017.330	37.838.325	110.820.439	412.676.094

NOTE 14 - AUTRES PRODUITS ANNEXES AU TRAFIC

Ce poste comprend pour un montant de EUR 360.668.719 (2014: EUR 301.022.271) la rémunération de la gestion de l'infrastructure ferroviaire et le remboursement des travaux prestés pour le compte du Fonds du Rail, conformément à l'article 10 de la Loi du 10 mai 1995 telle que modifiée par la Loi du 28 mars 1997.

**NOTE 15 - TRAVAUX EFFECTUÉS
PAR L'ENTREPRISE POUR ELLE-MÊME
ET PORTÉS À L'ACTIF**

Ce poste d'un montant de EUR 1.857.226 (2014: EUR 2.885.115) représente les charges activées relatives aux immobilisations incorporelles et corporelles.

**NOTE 16 - CONSOMMATION DE MATIÈRES
PREMIÈRES, CONSOMMABLES
ET CHARGES RÉSULTANT DU TRAFIC**

Depuis le 1^{er} mai 2003, une redevance d'utilisation de l'infrastructure est payée par les CFL.

Au 31 décembre 2015, la charge relative à cette redevance représente un montant de EUR 15.669.393 (2014: EUR 15.804.878).

NOTE 17 - AUTRES CHARGES EXTERNES

Ce poste regroupe les charges de location, d'entretien et d'assurance, les honoraires, les commissions sur ventes, les travaux de prestations pour compte du Fonds du Rail ainsi que diverses autres charges externes.

**NOTE 18 - CORRECTIONS DE VALEUR SUR
FRAIS D'ÉTABLISSEMENT, IMMOBILISATIONS
CORPORELLES ET INCORPORELLES**

	2015 EUR	2014 EUR
.....		
Corrections de valeur		
- sur immobilisations incorporelles hors goodwill (note 4)	996.211	636.439
- sur immobilisations corporelles (note 5)	46.915.009	43.787.673
	47.911.220	44.424.112

NOTE 19 - PERSONNEL

Le nombre de personnes occupées en moyenne au cours des exercices 2015 et 2014 s'élève à :

	2015	2014
.....		
- Cadres hors statut	66	56
- Cadres permanents	3.040	3.086
- Personnel auxiliaire	1	1
- Employés	138	86
- Ouvriers	39	33
- Salariés	882	822
	4.166	4.084

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

NOTE 20 - ENGAGEMENTS HORS-BILAN

Au 31 décembre 2015, le total des commandes passées auprès de fournisseurs et non encore livrées ou exécutées s'élève à EUR 436.232.730 (2014: EUR 309.981.002). Ce montant comprend les marchés conclus pour l'acquisition de matériel voyageurs et de matériel destiné à être stocké ou immobilisé pour EUR 114,0 millions (2014: EUR 87,6 millions) et la réalisation des projets d'investissements du Fonds du Rail pour EUR 322,3 millions (2014: EUR 222,4 millions).

Le solde du capital souscrit non appelé s'élève à EUR 38.220.188,71. Il s'agit en l'occurrence des postes suivants :

- Au 31 décembre 2015, les CFL détiennent 2% dans le capital de la société anonyme de droit suisse EUROFIMA dont le capital social souscrit s'élève à CHF 2.600.000.000,00 et libéré à hauteur de CHF 520.000.000,00. La part des CFL dans le capital souscrit non versé s'élève à CHF 41.600.000,00 au 31 décembre 2015. Ce montant peut être appelé inconditionnellement, à tout moment, sur décision du Conseil d'Administration d'Eurofima.

Au 31 décembre 2015, le montant total des loyers restant à courir dans le cadre des contrats de location/leasing dû par le Groupe CFL s'élève à EUR 2.415.417 (2014 : EUR 63.173.273).

Au cours de l'exercice, le Groupe CFL s'est porté garant en faveur de divers établissements de crédit et autres créanciers pour un montant total de EUR 17.482.590 (2014 : EUR 17.511.353,40).

Pour se couvrir contre le risque de taux relatif aux dettes envers les établissements de crédit (note 12), la société a contracté plusieurs SWAP couvrant des prêts d'une valeur totale de EUR 120 millions à échéance en décembre 2025. Au 31 décembre 2015, le solde à couvrir des SWAP s'élève à EUR 67.200.000,00 (2014: EUR 75.300.000,00) et la valeur de marché (juste valeur) au 31 décembre 2015 s'élève à EUR -9.608.455,78 (2014: EUR -11.873.172,68). Par ailleurs deux contrats de Collar ont été contractés pour couvrir un montant nominal de EUR 45 millions et qui viennent à échéance en décembre 2021. Au 31 décembre 2015, le solde des montants à couvrir s'élève EUR 43.575.000,00 (2014: EUR 44.475.000,00) et la valeur de marché

(juste valeur) au 31 décembre 2015 s'élève à EUR -3.314.166,25 (2014: EUR -3.096.813,45).

À noter enfin que les quatre contrats de CAP qui avaient été contractés en 2005 pour couvrir les dettes envers EUROFIMA pour un montant de EUR 80 millions sont venus à échéance en mars 2015 et n'ont pas été renouvelés.

Il est à noter que l'ensemble de ces instruments financiers de couverture sera conservé jusqu'à échéance contractuelle.

**NOTE 21 - INFORMATIONS RELATIVES
AUX ORGANES DE LA SOCIÉTÉ**

Le montant des rémunérations allouées au titre de l'exercice 2015 aux membres du Conseil d'Administration s'élève à EUR 219.401,33 (2014: EUR 219.713,84). Au 31 décembre 2015, aucune avance et aucun crédit n'ont été accordés aux membres du Conseil d'Administration.

**NOTE 22 - HONORAIRES DU RÉVISEUR
D'ENTREPRISES AGRÉÉ**

Les honoraires du réviseur d'entreprises agréé pour le contrôle légal des comptes annuels (y compris l'audit des filiales Luxembourgeoises) et comptes annuels consolidés s'élèvent à EUR 255.620.

NOTE 23 - ÉLÉMENTS POSTÉRIEURS À LA CLÔTURE

Suite à l'adoption en avril 2016 du projet de loi relatif aux aides en faveur du transport combiné fret ferroviaire et fluvial, deux filiales du Groupe CFL, en l'occurrence CFL multimodal et CFL intermodal, pourraient entrer en ligne de compte pour bénéficier du versement d'une aide relative à l'exercice 2015.

IMPRESSUM

ÉDITEUR

Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois

9, place de la Gare L-1616 Luxembourg

CONCEPTION ET LAYOUT

Concept Factory S.A.

PHOTOS

Gérard Borre, Henri Goergen, Marc Laroche,
Christof Weber, archives CFL, archives CFL Cargo,
archives CFL multimodal