







SOMMAIRE

MESSAGE DU PRESIDENT	4
ORGANES STATUTAIRES DE LA SOCIETE	6
SECURITE	8
RAPPORT D'ACTIVITE 2015	14
DONNEES STATISTIQUES GENERALES: ANNEE 2015	16
TRAFIC FLUVIAL PORT MERTERT	22
EVOLUTION DES PRINCIPAUX PRODUITS	23
BILAN ACTIF	24
BILAN PASSIF	25
ANNEXE AU BILAN	28
COMPTE DE PROFITS ET PERTES	32
ANNEXES AUX COMPTES ANNUELS	34
RAPPORT DU COLLEGE DES COMMISSAIRES	39



Message du Président



Générer du report modal suppose la mise en synergie de tous les acteurs du fluvial pour proposer une offre compétitive. Cela nécessite aussi de convaincre les chargeurs de faire évoluer leur logistique vers l'alternative fluviale. Pour ce faire, il est important que le mode fluvial se fasse davantage entendre et mieux connaître. Il faut mettre en valeur le rôle du transport fluvial dans le cadre d'un système de transport plus durable ainsi que la capacité de transport supplémentaire qu'il apporte où d'autres modes de transport sont saturés ou sur le point de l'être. Une approche multimodale permettra également de mieux évaluer l'impact environnemental de chaque mode de transport, ce que ne permet pas l'évaluation unimodale actuelle.

D'une manière générale, le développement de modes de transport alternatifs à la route, en particulier sur les axes de trafics massifiés constitue un enjeu majeur

de la politique des transports en Europe.

Depuis 20 ans, l'évolution de la part de marché de la route a mis en évidence la nécessité de disposer d'offres de transports plus écologiques. En 2005, en Europe, un peu plus des trois-quarts (76,5%) du transport intérieur de marchandises étaient réalisés par route, moins d'un cinquième (17,6%) par chemin de fer et le reste (5,9%) par voie navigable intérieure¹.

Le transport multimodal est une vraie réponse au transfert modal, en sachant que les flux de marchandises sont responsables de plus de 40% des émissions de CO² du secteur des transports et de plus de 10% des émissions totales.

L'aide au transport combiné s'inscrit ainsi résolument dans le cadre de la politique européenne des transports de l'avenir. Elle tend entre autres, par des aides au transfert modal, à améliorer les performances environnementales du système de transport de marchandises.

Le but essentiel de la politique nationale est de créer un transfert modal de la route vers d'autres modes de transport. Ainsi le développement d'offres commodas conduisant à des gains économiques (logistiques, énergie) et sociaux (congestion, pollution), par rapport au recours au seul transport routier est encouragé.

Ainsi, déjà au sommet de Göteborg, les 15 et 16 juin 2001, le

Conseil européen a déclaré que le rééquilibrage entre les modes de transport est au cœur de la stratégie du développement durable.

Par ailleurs, le Livre blanc de la Commission sur la politique commune des transports de septembre 2001 a souligné également que ce rééquilibrage passe par des mesures qui assurent l'intermodalité. Le transport combiné est l'un des secteurs dont dépend le succès des efforts de rééquilibrage en faveur de modes de transport plus respectueux de l'environnement, surtout en ce qui concerne le transport de marchandises.

Le problème rencontré par le transport combiné est précisément celui que, notamment pour des distances inférieures à 300 km, les coûts excèdent les tarifs du marché et ceci principalement en raison des charges de transbordement importantes, propres à ce type de transport.

Le transport de marchandises est un secteur marchand et concurrentiel dont le choix des modes d'acheminement ne peut être imposé par l'État. L'offre et la demande sont décidées par les différents acteurs économiques selon une stratégie logistique et industrielle propre. C'est le marché qui dicte le moyen de transport.

Le concept de mobilité durable sur lequel se fonde le développement de la politique commune des transports présuppose un système de transport intégré



dans lequel les différents modes se concurrencent équitablement.

Il incombe également de constituer des chaînes de transport dans lesquelles chaque mode est utilisé pour la partie du déplacement pour laquelle il est le plus compétitif.

Le handicap majeur qu'il s'agit de dépasser et de compenser par les aides est que l'organisation du transport combiné se traduit par des coûts opérationnels plus élevés dus aux ruptures de charge.

Dans l'opinion publique, les camions dérangent en congestionnant les artères routières. Ils sont par ailleurs la source majeure du problème des émissions de dioxyde de carbone. Il s'agit donc d'encourager le recours à des modes massifiés par souci écologique et ceci sur des axes où le trafic de marchandises est important, mais où le marché ne parvient pas à le traiter autrement que par la route.

Par conséquent, le Luxembourg s'est donné les moyens, en raison de sa situation centrale, de mettre en place une stratégie adaptée et surtout viable.

La viabilité économique de cette stratégie a été à la base, car pour le transport combiné l'efficacité réduite en raison des coûts supplémentaires de transbordement (personnel, grues, aires de stockage, facteur temps) nécessite une subvention afin de contrer les surcoûts logistiques qui sont susceptibles de se présenter. Le but est l'incitation à favoriser la massification des flux et leur compéti-

tivité malgré les transbordements supplémentaires par rapport au mode routier.

Pour mener à bien cette politique, le Luxembourg accompagne dorénavant financièrement la promotion et le développement des modes de transport combiné, par des aides publiques aux opérateurs se reconvertissant au transport combiné.

Il a été vital de reconnaître à temps les atouts qu'offre la situation centrale du Luxembourg pour le transport de fret de l'avenir. En effet, le Luxembourg œuvre dans le sens d'une interconnexion en Europe. Il a été important de ne pas manquer l'occasion d'un exercice de subventions déjà pratiqué sous la forme d'aides directes depuis des années dans les pays limitrophes, même si la situation de zone de transit historiquement à dominante routière et la petitesse du territoire ne font qu'accroître les difficultés de rendre attractif la voie fluviale qui bénéficie pourtant de nombreux avantages (sûre pour matières dangereuses, la plus grande capacité de tous modes, ponctualité, etc.).

Les distances parcourues sur le territoire luxembourgeois étant restreintes, la subvention n'a pas été limitée au transport combiné sur la distance nationale, mais elle tient compte de l'ensemble de son parcours international, ceci afin d'arriver à une subvention compensatoire viable pour les transporteurs. Le transporteur devra utiliser un point intermodal comme le Port de Mertert et/ou le terminal de conteneurs de Bettembourg comme point de départ ou

d'arrivée de la rupture de charge et du calcul de la subvention.

Le transport combiné ferroviaire et fluvial qui entre en ligne de compte pour le subside décrit se traduit donc par l'existence de deux catégories de relations: à savoir une relation strictement intérieure au territoire luxembourgeois pour un trajet éligible entre p.ex. Mertert et Bettembourg, et la collecte ou la distribution d'unités de transport intermodal (UTI) en vue ou au départ d'un service international.

Ici, l'idée maîtresse est de faire considérer les deux seules plateformes multimodales qui existent au Luxembourg, à savoir le site multimodal de Bettembourg et le site trimodal du port de Mertert comme une plateforme virtuelle unique qui en raison de l'exiguïté du territoire national est considérée comme une entité à faire relier par une navette ferroviaire. Il est évident qu'une telle liaison qui constitue un intérêt général ne peut être exploitée de manière rentable par un opérateur sans soutien public. L'aide au transport combiné fait qu'elle pourra l'être.

Jeannot Poeker

¹ Les dossiers de l'observatoire Transports/Europe: dossier n°7 – le transport intermodal en Europe juin 2005 – observatoire des politiques et des stratégies de transport en Europe: Conseil National des Transports Paris



ORGANES STATUTAIRES DE LA SOCIÉTÉ

CONSEIL D'ADMINISTRATION jusqu'au 20 mai 2015

Secteur public

- | | | |
|---|-------------------|---|
| * | Jeannot POEKER | Inspecteur ppal 1er en rang au Ministère du Développement durable et des Infrastructures |
| * | Gilbert BLESER | - Département des Transports, Helmsange, Président |
| | Max NILLES | Ingénieur industriel au Ministère de l'Economie et du Commerce extérieur, Bourglinster |
| * | Guy TOUSSIN | Conseiller de direction - Chargé de direction Navigation fluviale et logistique au Ministère du Développement durable et des Infrastructures - Département des Transports, Luxembourg |
| | Jean-Luc KAMPHAUS | Directeur adjoint, Administration des Ponts et Chaussées, Luxembourg |
| | | Conseiller de direction 1ère classe au Ministère des Finances, Luxembourg |

Secteur privé

- | | | |
|---|--------------------------------|---|
| * | Jacques KOCH | General Manager e.r., ArcelorMittal Purchasing and Procurement Europe, Esch-sur-Alzette, Vice-Président |
| * | Claude WENGER | Executive Manager, ArcelorMittal, Luxembourg |
| | Marc WAGENER | Directeur affaires économiques, Chambre de Commerce, Dalheim |
| | Roland BASTIAN | Directeur Site d'Esch-Belval, ArcelorMittal Belval & Differdange, Kehlen |
| * | Jeffrey DENTZER | Head of Large Corporates, Public & Project Finance, Banque Internationale à Luxembourg |
| * | Membres du Comité de Direction | |

REPRÉSENTANTS COMMUNAUX jusqu'au 20 mai 2015

Léon GLODEN
Gust STEFANETTI

Bourgmestre de la Ville de Grevenmacher, Grevenmacher
Bourgmestre de la Commune de Mertert, Wasserbillig

COLLÈGE DES COMMISSAIRES

Secteur public

Raoul WIRTZ

Attaché de Gouvernement 1er en rang au Ministère des Finances, Luxembourg

Secteur privé

Raymond LEHNERT

Directeur financier e.r., ArcelorMittal, Dudelange



CONSEIL D'ADMINISTRATION à partir du 20 mai 2015**Secteur public**

* Jeannot POEKER	Inspecteur ppal 1er en rang au Ministère du Développement durable et des Infrastructures
* Gilbert BLESER	- Département des Transports, Helmsange, Président
Max NILLES	Ingénieur industriel au Ministère de l'Economie et du Commerce extérieur, Bourglinster
	Conseiller de direction - Chargé de direction Navigation fluviale et logistique au Ministère du Développement durable et des Infrastructures - Département des Transports, Luxembourg
* Guy TOUSSIN	Directeur adjoint, Administration des Ponts et Chaussées, Luxembourg
Jean-Luc KAMPHAUS	Conseiller de direction 1ère classe au Ministère des Finances, Luxembourg

Secteur privé

* Jacques KOCH	General Manager e.r., ArcelorMittal Purchasing and Procurement Europe, Esch-sur-Alzette, Vice-Président
* Claude WENGER	Executive Manager, ArcelorMittal, Luxembourg
Marc WAGENER	Directeur affaires économiques, Chambre de Commerce, Dalheim
Roland BASTIAN	Directeur Site d'Esch-Belval, ArcelorMittal Belval & Differdange, Kehlen
* Jean HOELTGEN	Head of Public Banking, BGL BNP Paribas, Noerdange
* Membres du Comité de Direction	

REPRÉSENTANTS COMMUNAUX à partir du 20 mai 2015

Léon GLODEN	Bourgmestre de la Ville de Grevenmacher, Grevenmacher
Gust STEFANETTI	Bourgmestre de la Commune de Mertert, Wasserbillig

COLLÈGE DES COMMISSAIRES**Secteur public**

Raoul WIRTZ	Attaché de Gouvernement 1er en rang au Ministère des Finances, Luxembourg
-------------	---

Secteur privé

Raymond LEHNERT	Directeur financier e.r., ArcelorMittal, Dudelange
-----------------	--

DIRECTION

Jeannot POEKER	Administrateur-délégué
----------------	------------------------

SECRÉTARIAT

Martine ZIMMER	Assistante de direction
Petra LOCH	Secrétaire





LA SECURITE PRISE AU SERIEUX AU PORT DE MERTERT

En date du 17 juin 2015, une action de sécurité a été lancée sur initiative de la Société du Port afin de sensibiliser les camionneurs et toute autre personne circulant sur le site portuaire.

Des brochures de sécurité résumant les consignes à respecter ont été distribuées tout au long de la journée, tout en rappelant aux chauffeurs les limites de vitesse ainsi que les priorités à respecter sur l'ensemble du site portuaire.





SOCIÉTÉ DU PORT DE MERTERT

Société anonyme

JOURNÉE SÉCURITÉ

**! Priorité aux
véhicules
sur rails !**



**Veillez à la
sécurité au
port de Mertert,
respectez les
consignes!**



SOCIÉTÉ DU PORT DE MERTERT

Société anonyme



MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE
ET DES INFRASTRUCTURES
Administration des ponts et chaussées
Division des ouvrages d'art



Société du **PORT** de **MERTERT**

SECURITE SICHERHEIT

Regles de base
et règles au voisinage immédiat
des passages à niveau sans barrières

Grundregeln
und Regeln in unmittelbarer Nähe
der Bahnübergänge ohne Schranken



SOCIÉTÉ DU PORT DE MERTERT



Soyons clairs

Ce manuel reprend une partie des règles de sécurité élémentaires que chacun doit observer, dans son propre intérêt et dans celui de ses collègues de travail.

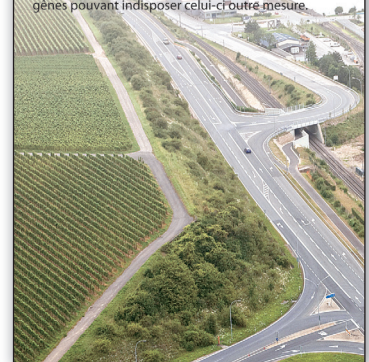
Les consignes, instructions et recommandations contenues dans ce fascicule s'inspirent

- de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques;
- de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques;
- du règlement grand-ducal du 11 mars 1997 portant règlement de la police du Port de Mertert et de ses dépendances, lesquelles restent applicables dans leur intégralité et qui priment en cas de doute.



Règle générale de prudence

Chacun est tenu à se comporter raisonnablement et prudemment, de sorte à ne pas mettre en danger des personnes ou des biens, à ne pas causer des dommages, ou encore à ne pas causer à autrui des gênes pouvant indisposer celui-ci d'autre mesure.



Signalisation portuaire et instructions de la Direction du Port

Toute personne est tenue à respecter la signalisation mise en place par la Direction du Port, ainsi que les instructions écrites ou orales que cette dernière juge utile de lui donner dans l'intérêt de l'exploitation du port, de la sécurité des personnes et des biens, de la circulation fluviale, ferroviaire et routière, ainsi que de la protection de l'environnement.



Circulation dans le port

La circulation dans le domaine du port est interdite à toute personne se trouvant en état d'ivresse ou sous l'influence d'alcool, de produits hallucinogènes ou de drogues.

Sauf pour des besoins de service ou des raisons de service, il est défendu plus particulièrement de séjourner dans le rayon d'action d'engins portuaires, de toucher aux dits engins, de marcher sur les voies ferrées, de passer sur les bascules.



Il est interdit à toute personne non-autorisée de monter sur un wagon.

Les personnes circulant dans le domaine du port demeurent soumises aux instructions qui peuvent leur être données par la Direction du Port, par les exploitants - en ce qui concerne les lots pris en location par ces derniers, et par la Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois - en ce qui concerne les installations ferroviaires.



Circulation routière

Sur les voies routières du domaine du port les dispositions légales et réglementaires en matière de circulation sur toutes les voies publiques sont applicables.

Les dispositions particulières suivantes sont applicables:

- la vitesse maximale des véhicules automoteurs est limitée à 30 km/h, à moins que la Direction du Port n'impose temporairement une vitesse plus réduite en vertu des circonstances;
- sur les voies routières du port autres que celles desservant les quais pris en location par les exploitants, le stationnement est interdit;
- sur les voies routières desservant les quais pris en location par les exploitants, le stationnement n'est autorisé que sur une rangée et pour le temps strictement nécessaire à l'accomplissement des opérations de chargement et de déchargement.

Les véhicules doivent y stationner de façon à permettre à tout moment le libre passage des autres véhicules et ils ne doivent causer aucune gêne à l'exploitation, notamment ferroviaire. Le conducteur doit rester en permanence à proximité de son véhicule.



Passages à niveau avec croix de Saint-André



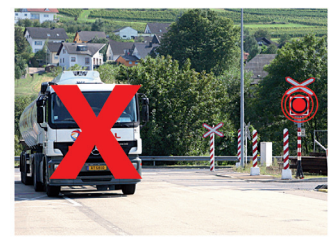
Le signal B, 7a ou B, 7b est placé au voisinage immédiat des passages à niveau sans barrières.

En l'absence d'une signalisation lumineuse indiquant l'approche des véhicules sur rails et en l'absence du signal; les signaux B, 7a et B, 7b indiquent aux conducteurs de véhicules qu'ils doivent, à l'approche



d'un véhicule sur rails, dégager immédiatement la voie ferrée et s'en écarter de manière à livrer passage au véhicule sur rails.

Il est interdit de franchir ou de tenter de franchir un passage à niveau, lorsqu'un ou plusieurs feux rouges fixes ou clignotants sont allumés. De même, toute injonction donnée par un agent des chemins de fer avec un feu rouge ou un autre moyen comporte pour l'usager l'interdiction de s'engager sur le passage à niveau.



SECURITE SICHERHEIT

Règles de base
et règles au voisinage immédiat
des passages à niveau sans barrières

Grundregeln
und Regeln in unmittelbarer Nähe
der Bahnübergänge ohne Schranken



SOCIÉTÉ DU PORT DE MERTERT



Klarstellung

Dieses Handbuch enthält einen Teil der elementaren Sicherheitsregeln, die jeder in seinem eigenen Interesse sowie im Interesse seiner Arbeitskollegen beachten muss.

Als Grundlage für alle Maßnahmen, Anweisungen und Empfehlungen, die in diesem Band enthalten sind, dienen

- das abgeänderte Gesetz vom 14. Februar 1955 über die Reglementierung des Verkehrs auf allen öffentlichen Straßen;
- der abgeänderte großherzogliche Beschluss vom 23. November 1955 über die Regelung des Verkehrs auf allen öffentlichen Straßen;
- das großherzogliche Reglement vom 11. März 1997 über die Polizeigewalt im Hafen von Mertert und seinen Liegenschaften, die ihre volle Gültigkeit behalten und im Zweifelsfall maßgebend sind.

Allgemeine Vorsichtsmassnahmeregel

Jeder ist gehalten sich vernünftig und vorsichtig zu benehmen um nicht andere Personen oder Güter in Gefahr zu bringen, keine Schäden herbeizuführen oder andere Personen übermäßig zu behindern.



Hafenbeschilderung und Anweisungen der Hafengesellschaft

Alle Personen sind gehalten die Beschilderung welche durch die Hafengesellschaft aufgestellt wurde zu respektieren, sowie den schriftlichen und mündlichen Anweisungen der Hafengesellschaft Folge zu leisten welche diese im Sinne des Betriebes des Hafens, der Sicherheit der Personen und Güter, des Verkehrs auf Wasser, Schiene und Straße, sowie des Umweltschutzes geben.



Bewegungen im Hafengebiet

Allen Personen welche sich im alkoholisierten Zustand, sowie unter Einfluss von Alkohol, sinnesstörenden Mitteln oder Drogen befinden ist das Bewegen auf dem Hafengelände untersagt.

Ausgenommen für dienstliche Beweggründe ist es untersagt:

- sich im Aktionsradius von hafengebundenen Maschinen zu bewegen sowie diese zu berühren;



- sich auf die Schienen zu begeben, sowie
- sich auf die Waage zu begeben,
- auf einen Eisenbahnwagen zu steigen.

Die Personen die sich im Hafengelände bewegen unterliegen den Anweisungen welche Ihnen von der Hafengesellschaft gegeben werden. Desweiteren unterliegen sie den Anweisungen der Betreiber in deren gemieteten Raum, sowie der Eisenbahngesellschaft im Schienenbereich.



Verkehrsbewegungen im Strassenbereich

Die Strassen im Hafenbereich unterliegen der Reglementierung des Verkehrs auf den öffentlichen Strassen.

Folgende abweichende Regeln sind anwendbar:

- die Geschwindigkeit ist auf 30 km/h beschränkt. Die Hafengesellschaft kann zeitweise dieses Limit den Gegebenheiten nach, nach unten anpassen;
- das Stationieren entlang der Strassen, mit Ausnahme der Strassen welche zu den Betreibern führen, ist untersagt;
- entlang der Straßen welche zu den Hafenbecken führen ist das Stationieren nur auf einer Seite erlaubt und nur für die strikt notwendige Zeit zum Be- und Entladen.

Das Passieren anderer Fahrzeuge muss fortwährend gewährleistet sein. Der Fahrer muss sich stets in der Nähe seines Fahrzeuges befinden.



Bahnübergänge mit Andreaskreuz

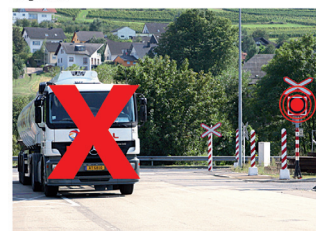


Das Verkehrszeichen B, 7a oder das Verkehrszeichen B, 7b wird in unmittelbarer Nähe der Bahnübergänge aufgestellt, die keine Schranken haben. Beim Fehlen einer beleuchteten Signalanlage für das Herannahen von Schienenfahrzeugen auf öffentlichen Strassen mit sehr wenig Verkehr zeigt das Verkehrszeichen B, 7a oder das Verkehrszeichen B, 7b den Führern von Fahrzeugen an, dass sie beim Herannahen eines Schienenfahrzeuges sofort den Schienenstrang frei



machen und sich davon entfernen müssen, um den Schienenfahrzeugen die Durchfahrt zu ermöglichen.

Es ist verboten, einen Bahnübergang zu überqueren oder dessen Überqueren zu versuchen, wenn ein oder mehrere feste oder blinkende rote Lichter aufleuchten. Desgleichen verbietet die Anweisung eines Agenten der Eisenbahnen, die entweder durch ein rotes Licht oder durch ein Hilfsmittel gegeben wird, jedem Verkehrsteilnehmer, sich auf den Bahnübergang zu begeben.



Société du **PORT** de **MERTERT**



Pose de la conduite à gaz



RAPPORT D'ACTIVITE 2015

Port de Mertert

Le trafic global du complexe portuaire au 31.12.2015, dépendance de Bech-Kleinmacher et trafics terrestres inclus, a atteint **1.260.488 t** contre **1.211.680 t** en 2014, soit une augmentation de **48.808 t** ou **4,03 %**.

Le trafic terrestre portuaire a enregistré au total (y compris celui à destination de la zone industrielle) une baisse de 46.648 t pour atteindre 300.400 t.

TRAFIC PORTUAIRE

Le courant export a enregistré au total une augmentation de 74.257 t ou 49,43 % et a atteint 224.496 t en 2015 par rapport à 150.239 t en 2014.

Parmi les produits-piliers, il y a lieu de relever une hausse des produits sidérurgiques de 1.484 t ou 1,06 % pour atteindre 140.860 t.

Les divers avec un tonnage de 5.606 t ont diminué de 5.257 t ou 48,39 %.

Les exportations de conteneurs ont augmenté de 100% pour atteindre 78.030 t.

Le courant import a totalisé 516.453 t et marque ainsi une régression de 85.197 t ou 14,16 %.

Les ferrailles avec un tonnage de 35.846 t ont baissé de 36.704 t ou 50,59 %.

Les produits finis et demi-produits sidérurgiques ont marqué une régression de 90,33 % pour atteindre 3.177 t.

Le trafic pétrolier a enregistré en 2015 une baisse de 54.423 t ou 15,14 %, pour ainsi atteindre 305.007 t.

Les matériaux de construction ont régressé de 17.357 t ou 23,87 % pour se fixer à 55.370 t.

Les produits agricoles ont enregistré une baisse de 153 t ou 0,28 % pour atteindre 55.136 t.

Parmi les divers, il y lieu de relever une hausse de 100% des conteneurs vides qui ont atteint 4.852 t et une hausse de 100% des segments de béton préfabriqués qui ont atteint 44.246 t - les autres produits du divers ont également augmenté de 4.027 t ou 45,80 % pour arriver à 12.820 t.

Le trafic sidérurgique dans son ensemble, exportations et importations fluviales confondues, a atteint en 2015 un tonnage total de 179.883 t par rapport à 244.788 t en 2014.

Le trafic de la dépendance de Bech-Kleinmacher, a enregistré une augmentation de 106.396 t ou 94,37 % pour se fixer à 219.139 t.

Le trafic «terrestre port» a régressé en 2015 et ceci de 51.794 t ou 33,35 % pour atteindre 103.512 t.

Le trafic «terrestre zone industrielle port» a augmenté de 4.854 t ou 2,68 % pour se fixer à 196.888 t.





DONNEES STATISTIQUES

Unité:

TRAFIC GLOBAL GENERAL

TRAFIC FLUVIAL PORT

exportations

importations

EXPORTATIONS	2015	2014	2013	2012	diff. 15/14%	diff.15/13%	diff. 15/12%
produits sidérurgiques	140.860	139.376	149.574	173.608	+ 1,06%	- 5,83%	- 18,86%
dont: laminés finis et							
demi-produits	140.860	138.250	145.728	173.608	+ 1,89%	- 3,34%	- 18,86%
ferraille	0	1.126	3.846	0	- 100,00%	- 100,00%	0
divers	83.636	10.863	6.679	9.478	+ 669,92%	+ 1.152,22%	+ 783,29%
dont: conteneurs	78.030	0	0	0	+ 100,00%	+ 100,00%	+ 100,00%

TRAFIC DEPENDANCE BECH-KLEINMACHER *

exportations et importations

nombre de bateaux

TRAFIC TERRESTRE PORT *

TRAFIC TERRESTRE ZONE INDUSTRIELLE PORT *



Société du **PORT** de **MERTERT**



GENERALES: ANNEE 2015

Tonne

	2015	2014	2013	2012	diff. 15/14%	diff. 15/13%	diff. 15/12%
	1.260.488	1.211.680	1.062.389	1.092.110	+ 4,03%	+ 18,65%	+ 15,42%
	740.949	751.890	686.531	718.469	- 1,46%	+ 7,93%	+ 3,13%
	224.496	150.239	156.253	183.086	+ 49,43%	+ 43,67%	+ 22,62%
	516.453	601.650	530.278	535.382	- 14,16%	- 2,61%	- 3,54%

IMPORTATIONS	2015	2014	2013	2012	diff. 15/14%	diff.15/13%	diff. 15/12%
produits sidérurgiques	39.023	105.412	74.332	28.185	- 62,98%	- 47,50%	+ 38,45%
dont: mat. premières	35.846	72.550	69.340	28.185	- 50,59%	- 48,30%	+ 27,18%
prod. finis et demi-prod.	3.177	32.862	4.992	0	- 90,33%	- 36,36%	+ 100,00%
produits pétroliers	305.007	359.430	360.968	433.164	- 15,14%	- 15,50%	- 29,59%
mat. de construction	55.370	72.727	25.725	23.290	- 23,87%	+ 115,24%	+ 137,74%
produits agricoles	55.136	55.289	47.450	47.417	- 0,28%	+ 16,20%	+ 16,28%
divers	61.918	8.793	21.803	3.326	+ 604,21%	+ 183,98%	+1.761,38%
dont: conteneurs vides	4.852	0	0	0	+ 100,00%	+ 100,00%	+ 100,00%
segments de béton préfabriqués	44.246	0	0	0	+ 100,00%	+ 100,00%	+ 100,00%

	2015	2014	2013	2012	diff. 15/14%	diff.15/13%	diff. 15/12%
Nombre de bateaux port	823	596	542	571	+ 38,09%	+ 51,85%	+ 44,13%
dont: chargés	226	157	167	143	+ 43,95%	+ 35,33%	+ 58,04%
déchargés	437	366	330	335	+ 19,40%	+ 32,42%	+ 30,45%

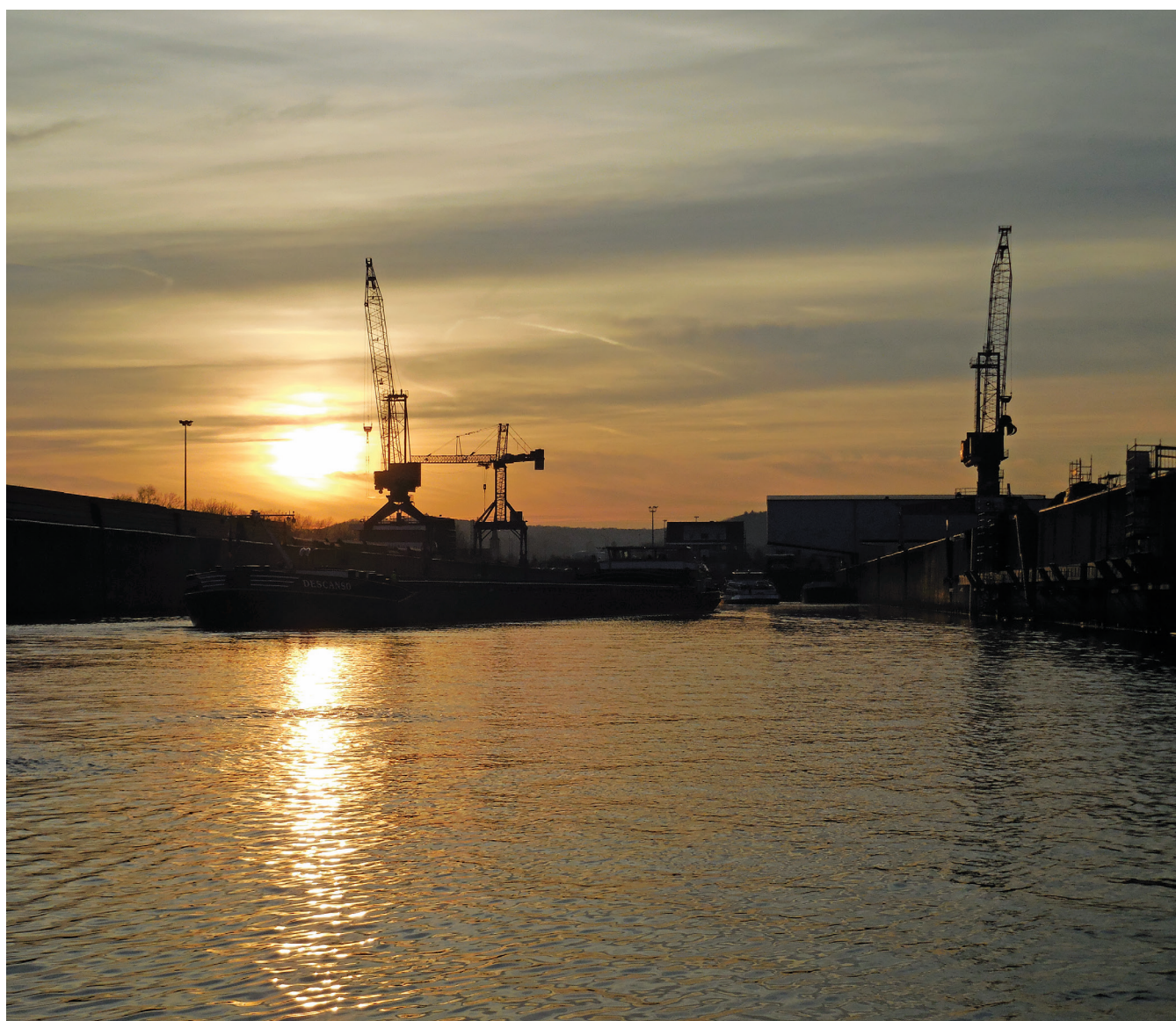
	2015	2014	2013	2012	diff. 15/14%	diff.15/13%	diff. 15/12%
	219.139	112.743	72.296	95.526	+ 94,37%	+ 203,11%	+ 129,40%
	160	73	45	93	+ 119,81%	+ 255,56%	+ 72,04%
	103.512	155.306	155.141	107.830	- 33,35%	- 33,28%	- 4,00%
	196.888	191.742	148.421	170.285	+ 2,68%	+ 32,66%	+ 15,62%

* compris dans le trafic global général





Renforcement du mur
du quai





Le port de Mertert

© Orthophotos: Administration du Cadastre et de la Topographie

Société du **PORT** de **MERTERT**

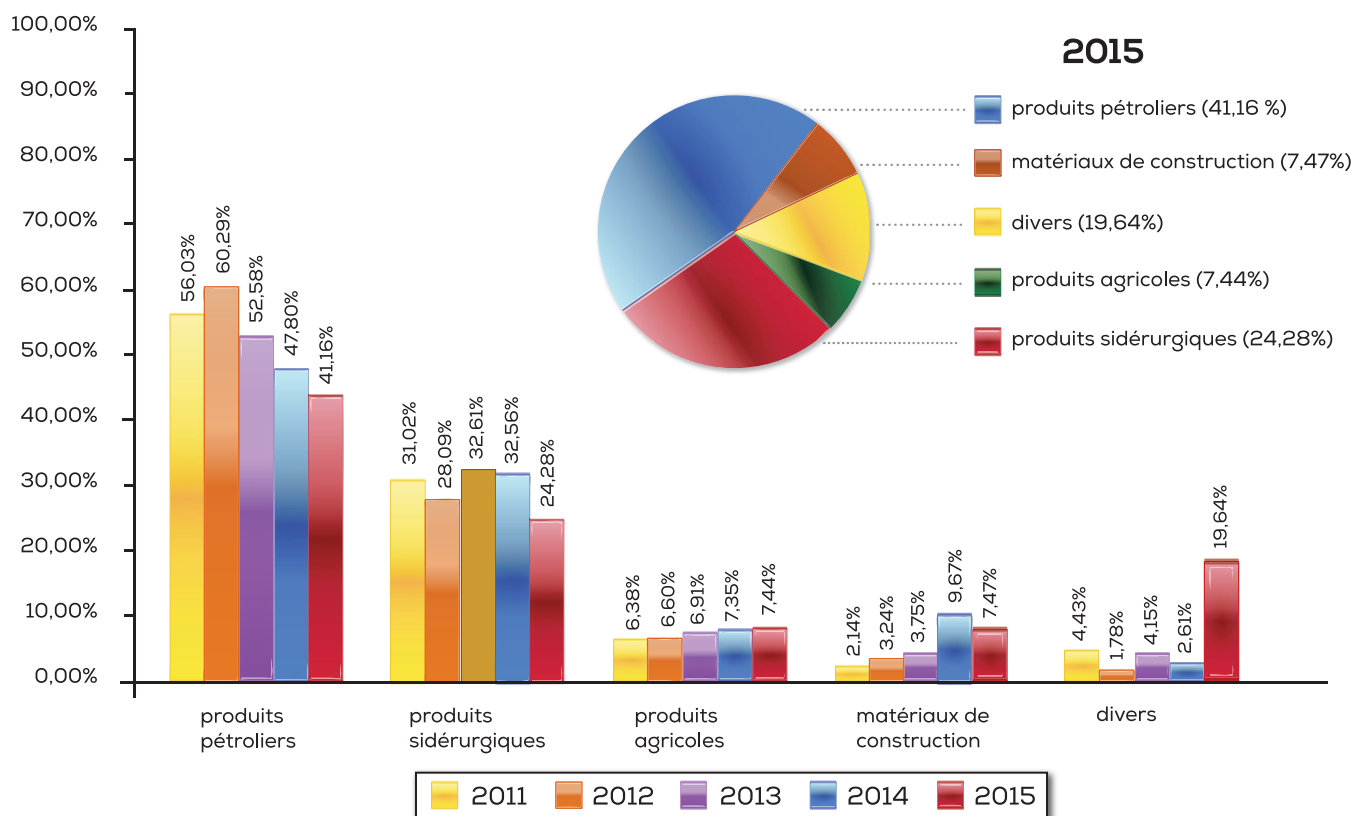




Société du **PORT** de **MERTERT**

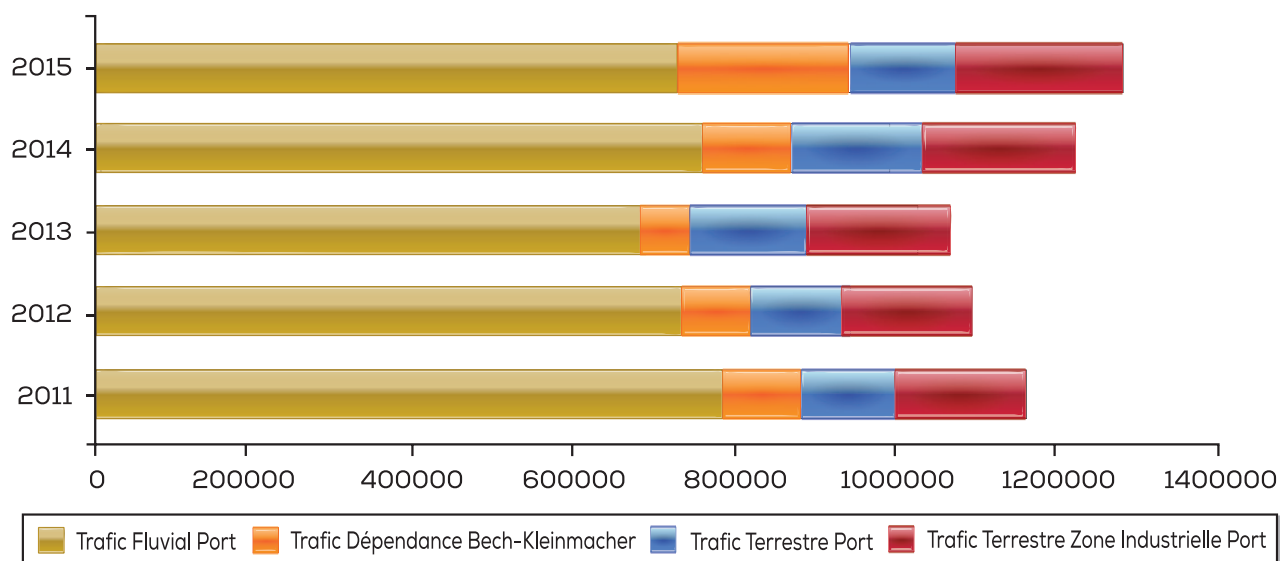
TRAFIC PORTUAIRE FLUVIAL PAR PRODUITS

en % du tonnage global - trafic dépendance Bech-Kleinmacher non compris



TRAFIC GLOBAL GENERAL

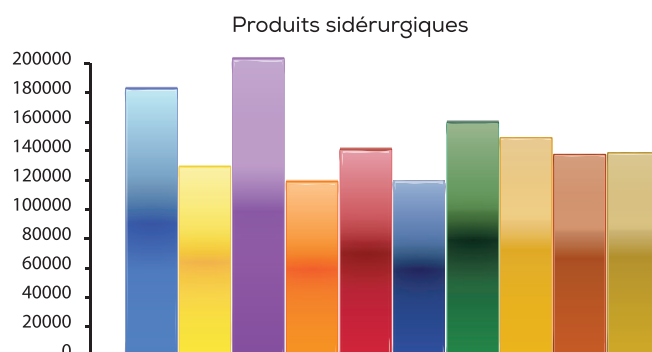
en tonnes



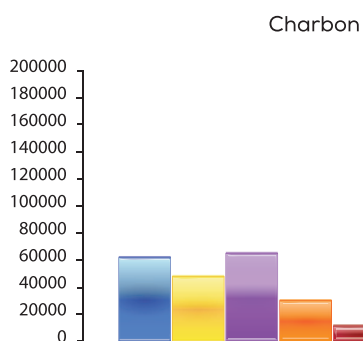
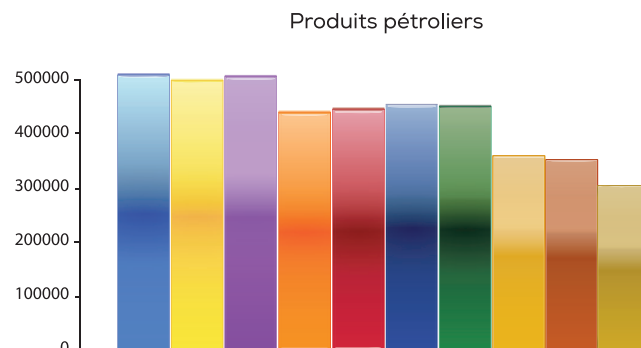
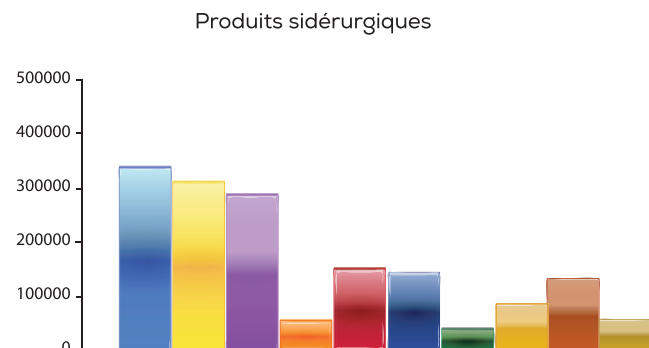
EVOLUTION DES PRINCIPAUX PRODUITS

En tonnes

Exportations



Importations



SOCIETE DU PORT DE MERTERT S.A.
 B6698
 N° FISCAL : 1964 2200 197 02

BILAN

ACTIF	31.12.2015	31.12.2014
C. ACTIF IMMOBILISE	745.425,39	375.241,56
I. Immobilisations incorporelles		
2. Concessions, brevets, licences, marques ainsi que droits et valeurs similaires, s'ils ont été		
a) acquis à titre onéreux, sans devoir figurer sous C.I.3	36.033,88	36.800,56
II. Immobilisations corporelles		
1. Terrains et constructions	612.762,23	239.018,27
2. Installations techniques et machines	96.629,28	99.422,73
D. ACTIF CIRCULANT	1.165.772,03	1.366.169,75
I. Stocks		
1. Matières premières et consommables	0,00	0,00
II. Créances		
1. Créances résultant de ventes et prestations de services		
a) dont la durée résiduelle est inférieure ou égale à un an	125.734,05	130.301,70
4. Autres créances		
a) dont la durée résiduelle est inférieure ou égale à un an	119.510,78	46.478,84
IV. Avoirs en banques, avoirs en compte de chèques postaux, chèques et en caisse	920.527,20	1.189.389,21
E. COMPTES DE REGULARISATION	1.841.192,07	1.881.055,48
- dont investissements faits à charge du fonds d'amélioration des conditions d'exploitation du port	1.834.881,38	
TOTAL ACTIF	3.752.389,49	3.622.466,79



SOCIETE DU PORT DE MERTERT S.A.
B6698
N° FISCAL : 1964 2200 197 02

BILAN

PASSIF	31.12.2015	31.12.2014
A. CAPITAUX PROPRES	3.713.922,51	3.593.048,36
I. Capital souscrit	250.000,00	250.000,00
IV. Réserves		
1. Réserve légale	25.000,00	25.000,00
V. Résultats reportés		
Fonds d'amélioration des conditions d'exploitation du port	1.191.445,87	1.086.370,89
Investissements antérieurs fonds d'amélioration	2.114.102,49	2.114.102,49
VI. Résultat de l'exercice	133.374,15	117.574,98
C. PROVISIONS	8.450,00	4.815,00
2. Provisions pour impôts	8.450,00	4.815,00
D. DETTES NON SUBORDONNÉES	27.516,98	24.603,43
4. Dettes sur achats et prestations de services		
a) dont la durée résiduelle est inférieure ou égale à un an	3.854,42	7.964,14
8. Dettes fiscales et dettes au titre de la sécurité sociale		
a) Dettes fiscales	4.815,00	0,00
b) Dettes au titre de la sécurité sociale	2.690,15	2.333,46
9. Autres dettes		
a) dont la durée résiduelle est inférieure ou égale à un an	16.157,41	14.305,83
E. COMPTES DE RÉGULARISATION	2.500,00	0,00
TOTAL PASSIF	3.752.389,49	3.622.466,79





Pose de la station transfo au quai nord



Société du **PORT** de **MERTERT**

AFFECTATION DES RESULTATS 2015

Conformément aux statuts, et en considération que la réserve légale est intégralement constituée, nous vous proposons la répartition suivante des bénéfices:

- * distribution d'un dividende de 5%
12.500,00 €

- * fonds d'amélioration des conditions d'exploitation du port
120.874,15 €

- * bénéfice net suivant bilan au 31 décembre 2015
133.374,15 €

Mertert, le 18 mai 2016
Le Conseil d'Administration

ANNEXE AU BILAN

NOTE CONCERNANT LES ACTIFS

1. Les postes de l'actif immobilisé ont été évalués sur base du prix d'acquisition, sauf la concession de l'Etat du Grand-Duché de Luxembourg pour l'exploitation d'un port, figurant sous la rubrique "Immobilisations incorporelles". Lors de la constitution de la société en date du 3 juillet 1964, cet apport en nature a été évalué à 3.000.000 francs (74.368 euros). Il est amorti sur une durée de 99 ans, c'est-à-dire la durée de la concession.

2. Aux termes de l'article 1er de la loi du 31 mars 2000 concernant l'administration et l'exploitation du Port de Mertert, les constructions et installations faites par la société sont la propriété de l'Etat.

NOTE CONCERNANT LES COMPTES FIDUCIAIRES

Le 31 décembre 1991 a eu lieu le remboursement de la dernière tranche des emprunts obligataire et bancaire 5,25% (1965/91). A la date précitée, le montant total des remboursements a égalé le montant total des fonds engagés dans l'aménagement du Port de Mertert. Il s'ensuit que le compte "Droit de propriété de l'Etat Grand-Ducal" (art. 2 de la loi du 22.7.1963), lequel fut ajusté chaque année à concurrence du montant annuel des

remboursements s'est soldé au 31.12.1991 et est inscrit pour mémoire (p.m.) aux comptes fiduciaires.

Du fait du remboursement intégral des dettes contractées pour compte de l'Etat, le compte "Créance sur l'Etat Grand-Ducal", qui résulte de la gestion d'affaires pour son compte aux termes de l'article 6 de la loi du 22.7.1963, s'est soldé de même et est inscrit pour mémoire (p.m.).

Les comptes "fonds étrangers engagés dans l'aménagement du port" et "remboursement sur fonds étrangers" sont maintenus dans la balance générale des comptes de la société, le premier avec un solde débiteur et le second avec un solde créditeur.

Ces deux comptes se compensent mutuellement. Il en est de même des aménagements financés par fonds propres, c.-à-d. par le biais du fonds d'amélioration des conditions d'exploitation du port.

A noter que ce compte, ainsi que le compte "autofinancement" sont ajustés chaque année sur base du montant imputé annuellement au compte "fonds d'amélioration".







Société du **PORT** de **MERTERT**





SOCIÉTÉ DU PORT DE MERTERT S.A.
 B6698
 N° FISCAL : 1964 2200 197 02

COMPTES DE PROFITS ET PERTES

A. CHARGES		31.12.2015	31.12.2014
1.	Consommation de marchandises et de matières premières et consommables	19.704,11	31.239,34
2.	Autres charges externes	123.379,39	125.772,45
3.	Frais de personnel		
a)	Salaires et traitements	122.614,12	117.603,88
b)	Charges sociales couvrant les salaires et traitements	8.312,72	11.357,04
c)	Pensions complémentaires	14.414,76	14.414,76
4.	Corrections de valeur		
a)	sur frais d'établissement et sur immobilisations corporelles et incorporelles	32.537,76	29.268,34
5.	Autres charges d'exploitation	94.074,09	100.703,15
10.	Impôts sur le résultat	13.220,00	5.350,00
11.	Autres impôts ne figurant pas sous le poste ci-dessus	17.977,11	17.435,00
12.	Résultat de l'exercice	133.374,15	117.574,98
TOTAL CHARGES		579.608,21	570.718,94



SOCIETE DU PORT DE MERTERT S.A.
B6698
N° FISCAL : 1964 2200 197 02

COMPTE DE PROFITS ET PERTES

B	PRODUITS	31.12.2015	31.12.2014
1.	Montant net du chiffre d'affaires	304.698,13	301.861,88
5.	Autres produits d'exploitation	265.440,37	264.367,87
8.	Autres intérêts et autres produits financiers		
	b) Autres intérêts et produits financiers	9.469,71	4.489,19
TOTAL PRODUITS		579.608,21	570.718,94



ANNEXE AUX COMPTES ANNUELS

ARRETES AU 31 DECEMBRE 2015

Note 1. Généralités

1.1. Constitution

L'administration et l'exploitation du Port de Mertert sont concédées à une société anonyme de droit luxembourgeois dénommée SOCIETE DU PORT DE MERTERT SA, constituée le 3 juillet 1964 avec siège social à Mertert; la société finit avec la concession d'exploitation.

La concession a pris cours le 4 août 1963 et se termine le 3 août 2062.

1.2. Nature des activités

La société a pour objet principal l'administration et l'exploitation du Port de Mertert. La société peut conclure des contrats de sous-concession et de location aux conditions à fixer par elle.

1.3. Exercice social

L'exercice social de la société commence habituellement le 1er janvier et se termine le 31 décembre de chaque année.

Note 2. Principes, 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. Conversion des devises

La société tient sa comptabilité en EUR; le bilan ainsi que le compte de profits et pertes sont exprimés dans cette devise. Toutes les transactions exprimées dans une devise autre que l'EUR sont enregistrées en EUR au cours de change en vigueur à la date de transaction. Les frais d'établissement et les immobilisations exprimés dans une devise autre que l'EUR sont convertis en EUR au cours de change historique en vigueur au moment de la transaction. A la date de clôture, ces immobilisations restent converties au cours de change historique.

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

Les autres postes de l'actif et du passif sont évalués individuellement à leur valeur convertie au cours de change en vigueur à la date de clôture du bilan. Seules les pertes de change non réalisées sont comptabilisées dans le compte de profits et pertes. Les gains de change sont enregistrés au compte de profits et pertes au moment de leur réalisation.



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.

2.3. Modes d'évaluation

Les immobilisations incorporelles et corporelles sont valorisées à leur valeur d'acquisition, déduction faite des corrections de valeur. Ces dernières sont calculées en fonction de la durée d'utilisation des immobilisations corporelles sur base d'un amortissement linéaire.

Les immobilisations financières sont évaluées à leur prix d'acquisition diminué éventuellement de correction de valeur pour tenir compte d'une dépréciation durable

Les évaluations sont faites sur base des derniers états financiers disponibles le jour de l'arrêté des comptes.

Les stocks sont évalués en application de l'article 245 de la loi sur les sociétés commerciales.

Les créances de l'actif circulant sont valorisées à leur valeur nominale. Une correction de valeur est pratiquée lorsque la valeur estimée de réalisation est inférieure à la valeur nominale

Les dettes sont évaluées à leur valeur nominale.

2.4. Provisions pour risques et charges

Les provisions à constituer pour couvrir les risques et charges prévisibles sont examinées à la fin de chaque exercice en tenant compte des principes de prudence, de sincérité et de bonne foi.

Note 3. Immobilisations incorporelles

Tableau d'amortissement récapitulatif	2015	2014
Valeur d'acquisition		
A l'ouverture de l'exercice	79.617,21	79.617,21
Acquisitions	0,00	0,00
Sorties	0,00	0,00
A la clôture de l'exercice	79.617,21	79.617,21
Amortissements		
A l'ouverture de l'exercice	42.816,65	42.049,97
Dotation de l'exercice	766,68	766,68
Annulation dotations des sorties de biens	0,00	0,00
A la clôture de l'exercice	43.583,33	42.816,65
Valeur nette comptable		
A l'ouverture de l'exercice	36.800,56	37.567,24
A la clôture de l'exercice	36.033,88	36.800,56

Les taux d'amortissement linéaires pratiqués tiennent compte de la durée de vie économique estimée de chaque bien.



Note 4. Immobilisations corporelles

Tableau d'amortissement récapitulatif	2015	2014
Valeur d'acquisition		
A l'ouverture de l'exercice	568.237,06	326.380,88
Acquisitions	402.721,59	241.856,18
Sorties	0,00	0,00
A la clôture de l'exercice	970.958,65	568.237,06
Amortissements		
A l'ouverture de l'exercice	229.796,06	201.294,40
Dotation de l'exercice	31.771,08	28.501,66
Annulation dotations des sorties de biens	0,00	0,00
A la clôture de l'exercice	261.567,14	229.796,06
Valeur nette comptable		
A l'ouverture de l'exercice	338.441,00	125.086,48
A la clôture de l'exercice	709.391,51	338.441,00

Les taux d'amortissement linéaires pratiqués tiennent compte de la durée de vie économique estimée de chaque bien.

Note 5. Immobilisations financières

au 31/12/2015 la société détenait les participations (minimum 20% du capital social) suivantes:

Dénomination	% de capital détenu	Capitaux propres au 31/12/2015	Prix d'acquisition	Résultat de l'exercice 2015
--------------	---------------------	--------------------------------	--------------------	-----------------------------

néant

Aucune correction n'a été enregistrée au 31/12/2015

Les autres prêts figurent au bilan à leur valeur nominale.

Note 6. Capital souscrit

Le capital souscrit au 31/12/2015 est de 250.000€
divisé en 2.000 actions d'une valeur nominale de 125€ chacune



Note 7. Autres réserves

Au 31/12/2015 néant

Note 8. Affectation du résultat

Le résultat de l'exercice 2015 soit un bénéfice de €	133.374,15
sera affecté comme suit	
Résultat reportés	120.874,15
Réserve légale	0,00
Réintégration réserve impôt sur la fortune	0,00
Réserve impôt sur la fortune	0,00
Distribution de bénéfice	12.500,00

Note 9. Dettes

Les dettes de la société dont la durée résiduelle est supérieure à 5 ans sont les suivantes:

néant

Note 10. Exercices antérieurs

Etant donné que la loi du 31 mars 2000 concernant l'administration et l'exploitation du Port de Mertert avait reconfirmé que la propriété des constructions et installations financées par la société du Port de Mertert SA revient à l'Etat, ces investissements ont été déduits jusque 2005 inclus directement du poste fonds d'amélioration des conditions d'exploitation du port.

Ils n'ont donc pas fait l'objet d'une inscription à un poste d'actif et n'ont pas été pris en compte dans le compte de résultats.

Sur recommandation du Conseil d'Administration il a été décidé d'intégrer à partir de l'année 2009, les investissements faits à charge du fonds d'amélioration des conditions d'exploitation du port dans les comptes annuels de la SOCIETE DU PORT DE MERTERT S.A.

Etant donné que le contrat de concession prévoit «que les terrains nécessaires seront fournis par l'Etat, ils resteront sa propriété, de même que les installations qui y seront construites par la société», il a été décidé d'étaler ces

investissements sur la période restante du contrat de concession soit 53 ans.

Par conséquent le tableau d'étalement a été repris au 01.01.2009 dans un compte de «régularisation actif» en contrepartie des capitaux propres.





RAPPORT DU COLLEGE DES COMMISSAIRES

à l'Assemblée Générale Ordinaire du 18 mai 2016

Mesdames, Messieurs,

Conformément à l'article 27 des statuts, le Collège des Commissaires a procédé aux vérifications légales et statutaires du bilan au 31 décembre 2015 et du compte de profits et pertes de l'exercice 2015.

Le collège des commissaires de surveillance note que l'article 5 de la loi du 31 mars 2000 concernant l'administration et l'exploitation du Port de Mertert ainsi que l'article 15 des statuts de la Société du Port de Mertert S.A. stipulent notamment que *«les opérations de la société sont surveillées par deux commissaires de surveillance»*.

Il a contrôlé la concordance de ces documents avec les écritures comptables et vérifié l'exactitude des comptes par voie de sondage et par confrontation avec les pièces justificatives. Ces vérifications n'ont rien révélé qui puisse donner lieu à observation.

En conséquence, le Collège des Commissaires recommande à votre approbation dans leur forme actuelle, le bilan et le compte de profits et pertes ayant clôturé l'exercice 2015.

Luxembourg, le 23 mars 2016
Le Collège des Commissaires



