

# A l'heure de l'engagement

SNCB rapport annuel 2006



## > Mission

La SNCB veut offrir à ses clients un service de qualité, fiable et adapté au marché, aussi bien dans le transport de marchandises que dans le transport national et international de voyageurs.

Notre entreprise joue un rôle clé dans le développement d'une mobilité durable, puisqu'elle tient compte de l'environnement et de la sécurité. La SNCB participe pleinement au développement de la mobilité dans notre société et soutient ainsi le développement économique du pays.

## > Vision

La SNCB est une entreprise focalisant ses efforts vers le client. Nous investissons dans du personnel professionnel et motivé, un matériel moderne et fiable et une offre attrayante. Nous voulons augmenter nos parts de marché, renforcer notre position concurrentielle et assurer une gestion financière saine de l'entreprise. Dans le trafic national nous visons une croissance du nombre de voyageurs. Au niveau international, nous voulons occuper une position forte sur les liaisons principales vers les pays voisins et développer des produits spécifiques intéressants. Nous adoptons également une approche offensive dans le trafic marchandises où nous voulons exploiter avec succès la localisation favorable de notre pays comme plaque tournante logistique, en nous basant sur notre longue et solide expérience dans ces activités.

## > Valeurs

### La sécurité

La sécurité est une priorité absolue. Chaque jour des milliers de collaborateurs s'engagent pour garantir la sécurité de nos voyageurs, de notre personnel et du matériel. La SNCB investit d'année en année des millions d'euros pour assurer cette sécurité.

### La qualité

Une importance particulière est consacrée à la qualité. Chaque jour la SNCB œuvre pour répondre au mieux aux besoins du client, en misant sur la ponctualité, la vitesse, une offre de qualité et la propreté.

### La fiabilité

Des centaines de milliers de personnes comptent tous les jours sur nous. La SNCB se doit donc d'être un partenaire fiable, à tous les niveaux. Des horaires cadencés à la bonne gestion de nos moyens financiers, la SNCB met tout sur la fiabilité.

### L'esprit cheminot

Le personnel des chemins de fer est le cœur de notre entreprise et garantit un transport sûr et souple de centaines de milliers de voyageurs et de millions de tonnes de marchandises. L'esprit cheminot se traduit par la solidarité, la fierté, la motivation et une attention constante pour la qualité.

### La créativité

En travaillant de façon créative et flexible, la SNCB apporte une valeur ajoutée sur les plans économique, écologique et sociétal. La mobilité est en évolution continue et demande des solutions adaptées. C'est pourquoi nous stimulons un esprit créatif chez tous nos collaborateurs.

“This time, like all times, is a very good one,  
if we but know what to do with it.”

– Ralph Waldo Emerson (essayiste et poète américain 1803 – 1882)

2006, c'est l'année de **Kyoto** qui domine les agendas politiques du monde entier. Les preuves scientifiques du réchauffement de la planète par l'émission de gaz à effets de serre s'accumulent. Les regards se tournent vers l'homme : c'est notre activité qui est responsable de ces émissions et c'est donc nous qui avons le pouvoir de les réduire.

2006, c'est l'année d'une autre **mobilité**. Les chiffres relatifs à l'évolution du trafic routier publiés par le Service Public Fédéral Mobilité en novembre donnent le vertige : la circulation routière a dépassé en 2005 le cap des 110 milliards de voyageurs-kilomètres et les autoroutes comptent 560 kilomètres saturés à 75%, ce qui accroît la probabilité d'embouteillages structurels.

Mais 2006, c'est aussi une bonne année pour la SNCB, car l'entreprise va à nouveau **de l'avant**. Le trafic de voyageurs progresse de 6,3%, le transport de marchandises de 6,6%. Les indicateurs financiers signalent eux aussi une amélioration par rapport à 2005. Le chiffre d'affaires s'inscrit en hausse de 10,2% hors subsides.

**En 2006, la SNCB affirme plus que jamais son engagement.** En tant que société leader dans le secteur de la mobilité, elle occupe un rôle central dans l'économie et entend à ce titre collaborer au développement durable de la communauté. Elle souscrit dès lors aux principes du « **triple bottom line reporting** » tels que décrits par les Nations Unies après le sommet de Rio en 1997 : « Economic development, social development and environmental protection are interdependent and mutually reinforcing components of sustainable development. »

**Miser sur l'engagement** signifie, pour la SNCB, proposer un mode de transport durable et fournir une plus-value à la fois économique, sociale et écologique. Pour paraphraser Emerson, l'on pourrait dire que nous vivons une période agréable mais qu'il reste du pain sur la planche...

# SOMMAIRE

<b>S'engager pour progresser</b>	6
<i>interview avec Marc Descheemaeker et Edmée De Groeve</i>	
<b>La SNCB dans les médias</b>	10
<b>Progrès durable</b>	16
Rapport du Conseil d'administration à l'Assemblée Générale	
Chiffre d'affaires en hausse pour toutes les activités	17
Les indicateurs financiers évoluent favorablement	18
Investissements pour le client belge	19
Un programme pluriannuel de croissance	20
Application des règles de continuité	20
Missions particulières accomplies par les Commissaires-réviseurs	21
Remerciements	21
<b>Gérer avec transparence, stimuler l'engagement</b>	22
Corporate Governance	
Conseil d'Administration	23
Comité d'Audit	26
Comité de nomination et de rémunération	27
Comité de Direction	28
Management Comité	30
Commissaire du Gouvernement	31
Collège des Commissaires	31
Rémunération des membres des organes de gestion	32



Principaux chiffres trafic intérieur voyageurs	38
Excellents résultats chiffrés	39
Le design et la technologie au service de l'information	39
Une ponctualité en baisse, une propreté améliorée	40
Des efforts pour tendre vers une plus grande ponctualité	41
Des compensations prévues pour le client	41
Nouveau plan de trafic : une optimisation progressive	41
Montée en puissance des distributeurs automatiques et d'Internet	42
Nouveaux tarifs	43
Quand le transport génère une plus-value sociale	43
Lecture, culture et .... solidarité	44
Rejoindre les plages sans réchauffer la planète	45
Prendre le train, c'est émettre moins de gaz carbonique	45
Un soutien aux transports alternatifs	45



Principaux chiffres trafic international de voyageurs	50
2006, un bon cru pour le trafic transfrontalier	51
Thalys et Eurostar ont le vent en poupe	51
Nouvel accord financier pour Eurostar	52
Plus de clients vers Lille, moins vers le Sud	52
Achat de billets : de plus en plus facile	53
La joint-venture BeNe Rail International enrichit son offre	54
La grande vitesse redessine la carte d'Europe	54
Emissions polluantes : avantage au train	55

## A l'heure des entreprises



Principaux chiffres Marchandises	60
Allier performances économiques et gestion rentable	61
La stratégie en trois volets confirme son efficacité	61
Une excellence opérationnelle reconnue	62
Minerai, charbon, calcaire et métaux : sur la voie du redressement	62
Produits pétroliers et chimiques : B-Cargo maintient sa position	63
Transport combiné : amélioration des résultats et de la qualité	64
Produits agricoles et alimentaires, biens de consommation, bois et papier : des bilans contrastés	64
Assumer sa responsabilité sociale	65
Les atouts environnementaux du fret ferroviaire	65

## A l'heure de la mobilité



Investir dans des trains neufs, plus modernes	70
Voitures à deux niveaux : logeables et confortables	70
CityRail, ou les prémices du RER	71
Objectif qualité pour les ateliers	71
Un solide ancrage local	72
Normes ISO 9001, ISO 14001 et OHSAS 18001 : des méthodes certifiées durables	73
L'environnement, un élément central de la politique de gestion des déchets	73

## A l'heure des collaborateurs



Les conducteurs de train se font rares	78
Les accompagnateurs « accompagnés »	79
L'insécurité en baisse	79
Plus de collaboration et d'échanges internes	80
Valoriser les talents	81
Sensibiliser le personnel à un comportement durable	81

<b>Filiales et participations</b>	82
Secteur marchandises	83
Transport international de voyageurs	86

<b>Les comptes annuels</b>	88
Cadre légal et réglementaire	89
Les principes généraux d'évaluation et d'affectation	89
Règles d'affectation pour les comptes de résultats par secteur d'activité	90
Le compte de résultats	93
Bilan au 31/12/2006	96
Rapport du Collège des Commissaires à l'Assemblée Générale	108

<b>Organigramme</b>	111
---------------------	-----

# S'engager pour progresser



**Marc**  
**Descheemaeker**  
administrateur délégué

**Depuis janvier 2007, le transport de marchandises est totalement libéralisé et le Parlement européen a différé la libéralisation à 2017 pour le trafic de voyageurs. Comment la SNCB relève-t-elle les défis commerciaux auxquels elle est confrontée dans son rôle de prestataire de services publics ?**

MD : Dans ce rapport annuel, nous allons pour la première fois décrire nos activités selon les principes du reporting triple bottom line. Ce mode de reporting illustre clairement le fait qu'il n'y a pas de contradiction entre performances économiques et sociales. Au niveau des activités commerciales, l'équilibre entre les coûts et les revenus est une condition indispensable à notre survie. Et pour la mission publique, les coûts économiques doivent être en phase avec les retombées sociales.

EDG : Ceux qui estiment que les chemins de fer sont trop chers devraient calculer précisément ce que l'entreprise apporte à la société en termes économiques, écologiques et sociaux. Transporter 150.000 voyageurs vers Bruxelles revient à réduire le trafic routier de 107.000 voitures en moyenne chaque jour ouvrable ! Il faut également rappeler que les tarifs de la SNCB sont encore largement inférieur à ceux pratiqués à l'étranger.

**Depuis deux ans, les chiffres financiers évoluent favorablement. Cela doit-il inciter à l'optimisme ?**

MD : Les revenus du trafic ont progressé de 10,5% en 2006 ; pour moi, ça confirme que nous avons fait les bons choix dans nos divers secteurs d'activités. Avec nos partenaires d'Eurostar, nous avons conclu un nouvel accord financier qui doit nous permettre d'alléger considérablement nos pertes. De plus, le chiffre d'affaires de B-Cargo a progressé de 15,5%, ce qui représente une importante avancée. Du côté du trafic national de voyageurs, la couverture des coûts par les fonds propres s'est améliorée grâce à notre forte croissance.

EDG : Nous avons toutes les raisons d'espérer atteindre le break-even en 2008. Les fonds propres de la SNCB représentent 80% du total du bilan, notre base financière est confortable. A noter qu'en 2006, et pour la première fois, notre EBITDA est positif, ce qui prouve de façon évidente que la stratégie de l'entreprise lui permet d'améliorer ses résultats. La gestion financière stricto sensu contribue également à cette amélioration ; nous avons su maîtriser efficacement nos coûts et nos investissements.

### Le nombre de voyageurs en train continue de croître mais la satisfaction de la clientèle est en recul. Un paradoxe ?

MD : Depuis 2004, notre entreprise est en croissance : le nombre de voyageurs en train progresse de 5% par an en Belgique. En 2006 cependant, divers facteurs nous ont empêché de parvenir au niveau de qualité très élevé atteint en 2005. C'est surtout la ponctualité qui a fortement régressé. Les conditions climatiques ont freiné notre progression ; en décembre, l'incendie qui a touché une sous-station de traction - une sorte de cabine électrique - d'Infrabel nous a coûté cher. Plusieurs pannes de matériel nous ont également causé du tort, même si nous sommes en progrès sur ce plan.

EDG : Sur certaines lignes, le nombre important de clients explique que des trains aient atteint le niveau de saturation. Nous compensons cet état de fait par l'achat de nouveau matériel et par l'adaptation des réglementations. Et même si nous ne disposons pas encore des moyens nécessaires pour régler de façon structurelle certains problèmes locaux, la qualité demeure une priorité.

### La division marchandises affiche un chiffre d'affaires en progression notable, ce qui lui permet de sortir de l'ornière. Assisterait-on à un retournement de tendance ?

MD : Les efforts visant à transformer B-Cargo en une société efficiente et orientée sur le marché s'avèrent payants. Cela tient à deux raisons fondamentales : d'une part, la stratégie que nous avons élaborée en 2003 porte enfin ses fruits ; d'autre part, nous pouvons compter sur l'implication de nos équipes, qui sont disposées à travailler différemment, avec davantage de flexibilité et de plus grandes responsabilités.

EDG : Force est de constater que B-Cargo se porte bien dans le contexte de libéralisation totale. En Belgique, nous bénéficions d'une expertise unique, nourrie par notre histoire, dont aucun de nos concurrents ne peut se prévaloir. A l'échelle internationale, nous concentrons nos efforts sur plusieurs grands axes, l'objectif étant d'offrir un niveau élevé de qualité grâce à des collaborations à moyen et long termes avec d'autres opérateurs.



**Edmée De Groeve**  
présidente du conseil  
d'administration

### Au cours d'une année 2006 riche en événements, la SNCB a souvent fait la une de l'actualité. Que retenir de ces douze mois ?

MD : Les médias ont à peine souligné l'événement principal, selon moi : en 2006, nous sommes parvenus à transporter quotidiennement plus de 300.000 voyageurs sans que ne survienne aucun accident mortel imputée à la SNCB. Ce résultat paraît sans doute si « normal » que personne ne le souligne, mais pourtant, des efforts considérables ont été consentis pour éviter les accidents mortels. En 2006, nous avons également constaté une légère baisse du nombre d'agressions de notre personnel roulant, ce qui montre que nos actions entreprises sur ce terrain vont dans le bon sens.

EDG : Sur ce point, nous sommes très heureux que la justice ait pris conscience de la gravité des faits et que le législateur ait décidé d'alourdir les sanctions prévues. Selon moi, le troisième événement à retenir de l'année est le fait que le personnel roulant à une nouvelle fois le meilleur score sur le baromètre de qualité. Il est vrai que nous investissons beaucoup dans la formation.

### La productivité du personnel augmente sensiblement, l'insécurité sociale s'apaise... Est-ce la conséquence d'un dialogue ouvert ?

MD : Forte de sa longue expérience de la concertation sociale, la SNCB a toujours compté sur l'implication de son personnel. Nous essayons de renforcer encore ces aspects en gérant notre entreprise de manière ouverte. Ainsi, nous avons créé sur notre Intranet une rubrique fixe, grâce à laquelle les membres du comité de direction répondent directement aux questions du personnel. Les syndicats sont également informés des objectifs de la direction, et ils connaissent très bien le contexte dans lequel nous travaillons.

EDG : Comme la plupart des entreprises – qui commencent à comprendre que leur personnel constitue leur principal capital –, la SNCB a nettement allégé sa structure hiérarchique et le management recherche activement le contact avec la « base ». Vu la taille de notre société, il est impossible de parler directement avec chacun des salariés, mais nous devons saisir toute opportunité d'écouter et créer les conditions favorables au dialogue.

### Les entreprises ne parlent plus seulement de leurs actionnaires mais plus largement de stakeholders. Comment ceux-ci se définissent-ils dans le cas de la SNCB ?

MD : L'impact économique et social de nos activités est trop important pour que nous puissions travailler à partir d'une tour d'ivoire. C'est pourquoi nous stimulons activement les contacts avec divers décideurs du monde politique et économique; nous nous concertons en particulier sur diverses associations, lobbies, relais d'opinion notamment en visant les groupes de pression qui s'activent sur les problématiques de mobilité.

EDG : Pour la SNCB, ce concept de stakeholders, ou « parties prenantes » est très large. Nous avons par exemple établi une collaboration avec Stichting Lezen en Flandre et avec la Foire du Livre en Wallonie/Bruxelles pour renforcer le lien entre la lecture et le train. Dans d'autres domaines, également, nous recherchons la plus-value sociale, par exemple au travers d'actions avec Oxfam Solidarité ou dans le cadre de notre soutien logistique à Child Focus.

### Le concept de développement durable est très en vogue. Nombre d'entreprises veulent surfer sur cette vague mais peu démontrent un réel engagement. Qu'en est-il de la SNCB ?

MD : En tant que société de chemins de fer, nous avons l'avantage de proposer un transport intrinsèquement écologique. La notion de durabilité fait donc partie intégrante de la mission de l'entreprise. Mais cela ne nous empêche pas de prendre des engagements concrets sur ce plan. Plusieurs de nos ateliers ont obtenu la certification environnementale ISO14001, et nous mettons également en oeuvre un programme de réduction de la consommation d'énergie dans nos bâtiments.

EDG : Nous entendons poursuivre le même objectif de durabilité dans toutes nos activités et, à notre manière, nous voulons aider la communauté à avancer. En Belgique, nous sommes visiblement sur la bonne voie : Eurostat a annoncé en janvier 2007 que le transport de voyageurs ferroviaires avait augmenté en moyenne de 2,2% en Europe en 2005, or la SNCB progresse de 5% par an

2007, année de l'engagement. La SNCB n'est plus la même société qu'auparavant. L'entreprise ferroviaire a dû se positionner dans le nouveau contexte européen. Elle veut être une entreprise plus commerciale et plus « orientée clientèle » qu'administrative, et une société saine financièrement. En même temps, elle doit continuer à répondre à la demande du client et assurer un service de qualité. Un véritable défi pour le management de la SNCB qui a décidé de s'engager.

En 2007, la SNCB a engagé 920 nouveaux collaborateurs et de nouvelles embauches devraient intervenir au cours des années à venir. Cette politique de recrutement, qui représente un défi majeur pour l'entreprise, prend-elle en compte les impératifs de diversité ?

MD : En matière de recrutement, nous faisons face à un double problème : comme beaucoup d'entreprises, nous avons du mal à trouver les profils professionnels adéquats, surtout pour les métiers techniques ; de plus, au cours des prochaines années, de nombreuses personnes quitteront l'entreprise pour partir en retraite. Avec l'aide des ressources humaines de la SNCB Holding, nous fournissons d'importants efforts pour trouver des solutions. Nous proposons des missions gratifiantes et offrons des possibilités d'évolution – y compris pour les personnes les moins qualifiées, qui représentent une fraction importante des demandeurs d'emploi. EDG : Nous devons faire des efforts sur le terrain de la diversité. La composition de nos effectifs doit refléter plus fidèlement celle de la société, plaider que je soutiens notamment par l'organisation d'un Ladies' Day. A l'heure actuelle, 8% de collaborateurs de la SNCB sont des femmes ; nous voudrions que cette proportion augmente. C'est d'ailleurs vrai pour d'autres groupes de population tels les jeunes issus de familles étrangères.

La société est en phase de croissance : son avenir vous semble-t-il prometteur ?

MD : Nous devons continuer à œuvrer à la qualité de notre prestation de service de base, avec une attention particulière pour la ponctualité. Nous ne pouvons pas, d'un côté, promouvoir l'utilisation des trains et de l'autre, manquer de capacité ou de fiabilité. Cependant, depuis deux années consécutives maintenant, nous démontrons notre capacité à maîtriser efficacement nos finances. Les opportunités suivront. Fin 2007, nous pourrions par exemple proposer une offre qui exploiterait plus efficacement les possibilités offertes par la nouvelle liaison Nord-Sud d'Anvers. EDG : L'Etat doit comprendre que la mobilité ferroviaire nécessite un investissement soutenu. Le train est un moyen de transport de qualité, mais cette qualité a un prix. Reporter le paiement de dotations peut, dans ce contexte, freiner la croissance du Groupe. Cependant, beaucoup de choses sont appelées à évoluer au cours des années à venir, grâce notamment à des projets comme le RER et l'augmentation des lignes de - et vers - l'aéroport national. Nous prenons donc l'engagement de faire encore mieux à l'avenir !

# La SNCB dans les médias

Les titres dans la presse donnent un bel aperçu de ce qui a motivé ou ému la SNCB en 2006.



## Janvier

- 2/1** Le gel sur la caténaire provoque d'énormes problèmes  
Karel Vinck : revoir la clé de répartition 60-40 pour les investissements ferroviaires  
La SNCB-Holding verse € 295 millions dans les caisses de l'Etat pour le fonds de pension  
Hausse des tarifs au 1er février  
Johan Vande Lanotte : la libéralisation du transport de voyageurs en service intérieur n'est pas un plus ni pour le consommateur, ni pour le pays
- 3/1** Ouverture du tunnel à Anvers en décembre 2006
- 4/1** Le train est le moyen de transport le moins polluant selon la Commission Européenne  
"Lost Objects" bientôt online
- 5/1** Kris Peeters et Dirk Van Mechelen : "La ligne 12 devient un métro"
- 6/1** Descheemaeker critique vivement la position de la France quant au certificat de sécurité  
L'action de Noël de la SNCB rapporte € 38.874  
La SNCB enregistre un nombre record de tentatives de suicide
- 9/1** Année record pour les transports publics  
20 fois en jugement pour avoir voyagé sans billet
- 10/1** Record historique de 172 millions de voyageurs atteint en 2005
- 12/1** 10.000 étudiants obtiennent le remboursement partiel de leur abonnement de train
- 13/1** Nouveau style SNCB dans les gares de Saint-Nicolas et Ottignies
- 16/1** Yves Leterme promet le tunnel ferroviaire du Liefkenshoek pour 2011  
Billet "Happy Trip" : la Côte belge à moitié prix  
La gestion des gares par 3 sociétés ressemble à un sudoku compliqué

- Des frères arrêtés pour agression dans un train à Péruwelz
- 17/1** Rail1 lance l'interface pour les agences de voyage  
Année record pour Eurostar – la SNCB veut reconsidérer sa participation  
Dirk Van Mechelen veut une gare à part entière à Brecht
- 18/1** Peine de prison pour l'homme qui a poussé un agent SNCB sous un train à Bruxelles Central  
La SNCB veut un train direct Ostende – Lille
- 19/1** Les mauvaises correspondances sont l'argument le plus lourd contre les transports publics  
Turnhout veut continuer vers les Pays-Bas
- 20/1** Transport : nouveau concurrent pour B-Cargo  
Les opérateurs en Belgique ne sont pas convaincus par le titre de transport commun  
De plus en plus de femmes à la SNCB  
Les employeurs et l'industrie réclament à grands cris de gros investissements dans les transports publics autour de Bruxelles
- 23/1** Trains un peu moins ponctuels en 2005
- 24/1** 6 concurrents pour B-Cargo : DLC, Rail4Chem, Railion, Transport, DFG et SNCF  
La SNCB élargit le projet "Parkings gratuits"  
La SNCB crée Mobilpol pour une meilleure mobilité
- 26/1** 437 signatures en faveur d'un train partant plus tôt de Gent-Dampoort pour Bruxelles  
Les Sp.a et CD&V rejettent le service minimum en cas de grève des transports publics
- 27/1** Brecht devient la charnière des transports publics au Nord de la Campine
- 30/1** Un train fantôme heurte les quais à Bruxelles-Schuman

Les navetteurs Turnhout – Manage réclament un meilleur service

- 31/1** La SNCB promet de résoudre le problème Turnhout – Manage  
Une panne de courant due à un froid glacial bloque 500 passagers à Melle

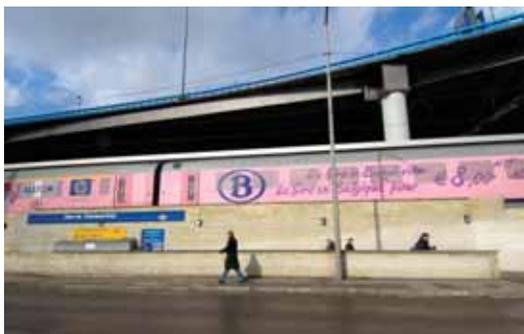
## Février

- 1/2** Train remorqué entre Bruxelles et Amsterdam sur la LGV-Sud
- 2/2** Agression d'une accompagnatrice de train à Londerzeel  
500ème contrat pour la gratuité du transport domicile-travail
- 3/2** Arcelor joue même au transporteur avec CFL Cargo  
Une réduction rend la carte-train plus chère pour les étudiants
- 6/2** L'Europe couvre la SNCB de lauriers pour ses trains de ski  
Les clients du fret ferroviaire demandent plus de transparence et de qualité
- 9/2** Le parking gratuit à Alost crée le chaos
- 13/2** La SNCB embauche 2.500 personnes  
Internet dans les gares  
B-Cargo obtient la licence ferroviaire pour la France  
Bruno Tuybens : les patrons de la SNCB doivent arrêter de se chamailler  
Les grands patrons de la SNCB arrondissent les angles  
Le grand patron de la SNCB plaide pour un plus grand nombre d'immigrés en service
- 14/2** Accord sur les coûts des pensions du Groupe SNCB

- 15/2 Yves Leterme critique vivement le fonctionnement de la SNCB  
Rail4Chem en solo en Belgique et en France
- 16/2 La SNCB limite le bruit des ateliers
- 20/2 Etienne Schouppe déblatère contre le nouveau Groupe SNCB
- 21/2 L'atelier de Salzinnes obtient ISO 9001 et 14001  
Validation des cartes-train aux automates  
Mise en service de trains éclairs sur la LGV-Sud  
2 ans en retard  
Pas de train supplémentaire pour Gent-Dampoort – Bruxelles
- 24/2 B-Cargo : chiffre d'affaires plus élevé pour un volume moindre
- 27/2 Tuybens veut la gratuité du train pour les étudiants en 2007  
Anvers veut un plus grand nombre de conteneurs sur le rail
- 28/2 L'axe marchandises Anvers – Aix-la-Chapelle entièrement électrifié fin 2008  
Les graffitis coûtent 2,5 millions d'euros par an

## Mars

- 1/3 Tuybens publie les salaires des top managers  
Plan anti-terrorisme pour la SNCB  
26 millions de voyageurs voyagent à prix réduit
- 2/3 Les managers des pouvoirs publics irrités par Tuybens  
Création du Service de Régulation Ferroviaire
- 6/3 La SNCB veut lancer les équipes mobiles de nettoyage  
Le Ministre Marcourt réclame un règlement linguistique plus souple à la SNCB  
Un train rose pour le Giro



6/3 le train Giro à Liège

- 8/3 Nombre accru de plaintes pour retards reçues par le Médiateur
- 9/3 Accord Social à la SNCB  
Croissance du Ticket-on-line
- 10/3 Un quart de million de Belges voyagent gratuitement  
Hasselt – Maastricht pas encore ré-ouverte  
Un wagon réservoir heurte un train transportant des matières dangereuses dans le port d'Anvers  
Les accompagnateurs de train sont en grève après l'agression de Tubize
- 16/3 1,7 tonne de cuivre volé à la SNCB par une bande de malfrats  
Taux d'absentéisme pour maladie très faible à la SNCB
- 20/3 Un train de marchandises déraile à Fourons
- 21/3 Un enfant de 6 ans resté seul à la traîne sur le quai de Wijgmaal  
Trafic portuaire paralysé suite à une grave collision avec un camion
- 23/3 Bruxelles Central rafraîchi
- 24/3 Tir de cailloux sur un machiniste
- 27/3 Présentation du Train Rose à Bruxelles-Midi  
Nombre record de conseils du Comité

Consultatif des Usagers à la SNCB

- 28/3 5 ans après Pécrot : "Un vocabulaire spécifique aux catastrophes " doit améliorer la communication

## Avril

- 3/4 Le groupe ferroviaire réduit les pertes
- 4/4 Damilot (CGSP) quitte la SNCB
- 5/4 Nombre accru de trains qui franchissent les feux rouges  
Sibelit sur l'axe Anvers – Milan
- 6/4 Arrêt automatique des trains après franchissement d'un feu rouge  
Autorisation de rouler en Allemagne pour B-Cargo
- 10/4 Toujours pas de carte unique train, tram, bus  
Horaires SNCB maintenant aussi sur télévisions digitales
- 12/4 Virton – Athus – Luxembourg pas pour fin 2007
- 13/4 Meurtre à Bruxelles-Central pour un lecteur MP3
- 19/4 Tunnel ferroviaire du Liefkenshoek en service pour 2012  
Albatros lancé en juillet 2007
- 20/4 Tarif spécial pour Stille Mars à Bruxelles
- 21/4 Sibelit signé par SNCB, SNCF, CFF et CFL  
Eurostar veut garder la SNCB à bord  
Des Trains cibles de jets de pierres à Schuman-Josaphat  
Bruxelles asphyxié par les embouteillages en 2015
- 26/4 Un train de marchandises déraile à Liège  
Nombre accru de mesures de sécurité pour le transport public

## Mai

- 3/5 Braquage de la salle des guichets à Liège  
La LGV au Pays-Bas ne sera pas prête à temps
- 4/5 La SNCB planifie votre trajet “porte à porte”
- 10/5 Fête pour les 10 ans de Thalys
- 12/5 Déraillement en gare de Ronet  
765.500 voyageurs journaliers pour le rail
- 15/5 Règlement des compensations concocté par la SNCB  
Le tunnel de Busch compromet le succès du Thalys Liège
- 19/5 Paiement Visa bientôt possible dans le train
- 22/5 Nombreux dégâts sur le réseau ferroviaire causés par la tempête  
Treski aussi cette année
- 24/5 Punitons accrues pour les agressions sur les accompagnateurs de train  
Brussels South accessible en train pour 2013  
EWS et ACTS : nouveaux concurrents pour B-Cargo  
Le patron de la SNCB se laisse interroger par des lecteurs de « Het Laatste Nieuws »
- 25/5 La nouvelle ligne Ostende – Lille : un atout pour le tourisme
- 31/5 Trains supplémentaires vers la Côte

## Juin

- 1/6 Un journaliste titre “Sur la voie de Karel Vinck – La SNCB lance un SOS ”  
Un seul billet pour le train, le tram et le bus en 2010
- 2/6 Maastricht veut une gare “belge”  
Baromètre de qualité 2005 : le personnel, le point fort

- 3/6 Edmée De Groeve à la tête de l’aéroport de Charleroi  
Nombre de grèves en diminution à la SNCB
- 7/6 Ligne Lanaken – Maastricht, une attente interminable en Europe
- 12/6 Caténaire à Denderleeuw endommagée par la chaleur
- 13/6 Trafic perturbé par la chaleur  
Resquilleur attrapé 45 fois : 114 jours de cellule et 4.000 euros d’amende
- 14/6 TEC n’attend plus les trains en retard à Verviers  
La communication de crise critiquée par le syndicat  
SNCB ne veut pas que les clients paient les sms pour les retards
- 19/6 Deux accompagnateurs de train par ligne à risque  
Train royal pour Beatrix
- 20/6 Turnhout a des exigences envers la SNCB
- 21/6 Système de freinage automatique pour 2012
- 22/6 SNCB paie les retards  
Annonce de grève pour Rock Werchter
- 23/6 Jeunes contre la grève à Rock Werchter
- 26/6 Un conducteur de train décède dans un bus après une altercation avec des jeunes  
Une bande persécute les voyageurs entre Namur et Luxembourg  
Nouvelle lettre de voiture pour le transport marchandises
- 27/6 Les agresseurs du conducteur de train arrêtés
- 28/4 Sans courant à Bruges et Ostende  
Aller retour gratuit pour Werchter

Thalys utilisera la ligne classique vers Amsterdam jusqu’en 2008

- 29/6 SNCB : personnel en nombre insuffisant  
Une minute de silence pour le conducteur décédé  
186 millions de voyageurs en 2005

## Juillet

- 3/7 Adieu massif pour le conducteur  
Grands dégâts à un passage à niveau à Asse  
Le rush vers la mer commence
- 4/7 Premier Award Karel Vinck a été remis
- 5/7 200.000 amendes par an pour les resquilleurs
- 6/7 Eurostar sort du rouge, sauf en Belgique  
L’Europe donne son feu vert pour Lanaken – Maastricht  
Des amendes administratives par les accompagnateurs de train
- 7/7 Un train direct seulement entre Hasselt et Bruxelles
- 10/7 Le nouveau plan de transport vers Bruxelles fait croître l’offre de 2,2%  
La Poste cherche des points Poste à la SNCB
- 12/7 Sécurité sur les voies 24 heures sur 24
- 13/7 Dernier train de nuit vers Lourdes  
Retards énormes vers Charleroi  
Peines minimales plus sévères pour agression envers le personnel des transports en commun
- 18/7 Les voyageurs vont eux-mêmes mesurer la ponctualité
- 19/7 B-Cargo cherche de la capacité supplémentaire pour le trafic conteneurs  
200 trains lapidés par an

- 31/7 Juillet fait sauter les records à la SNCB  
Le déluge bloque la circulation des trains vers Zaventem

## Août

- 1/8 Solution en vue pour le Buschtunnel  
4/8 Les trains plus souvent en retard pendant la pointe du soir  
9/8 Un incendie dans la gare de formation à Hal perturbe le trafic  
22/8 La SNCB cherche du personnel pour l'atelier de Malines  
23/8 Plus de Thalys vers l'aéroport de Paris  
25/8 Des jeunes terrorisent la ligne Charleroi - Bruxelles  
28/8 La gare d'Evergem n'ouvre qu'en juin 2007

## Septembre

- 4/9 Grève en Wallonie pour plus de sécurité  
5/9 Les TGV de la SNCF entretenus à Forest  
Le service clientèle reçoit surtout des plaintes sur les retards  
6/9 La SNCB lance un programme contre le dépassement de signaux  
11/9 Indicateur supplémentaire en juin 2007 pour l'ouverture du tunnel à Anvers  
13/9 La SNCB rogne sur Treski  
18/9 Accrochage latéral entre trains à Bruges  
Moins de succès pour la journée TTB  
Hooligans accompagnés par la police  
19/9 15 voyageurs par jours demandent une compensation  
20/9 Les trains ne s'arrêteront pas à Halanzy, Aubange et Messancy

- 21/9 La SNCB loue des locomotives pour Anvers-Brecht  
22/9 L'horéca craint l'arrêt de la liaison Ostende - Lille  
25/9 Une étude montre que le Belge préfère la voiture pour les déplacements domicile-travail  
La SNCB commande 60 locomotives  
28/9 Les trains affichaient une bonne ponctualité jusque fin mai  
B-Cargo ne peut pas suivre la demande pour le transport d'acier  
La SNCB applique strictement les lois linguistiques  
29/9 Résultats semestriels positifs pour la SNCB  
La SNCB demande une interdiction d'accès à la gare pour les fauteurs de trouble

## Octobre

- 5/10 Une gare à Gosselies (Brussels South) serait une perte d'argent  
6/10 Les syndicats ferroviaires menacent de faire grève  
11/10 Augmentation des tarifs de 3,12% à partir du 1er février 2007  
1.800 entreprises optent pour les déplacements domicile-travail gratuits  
12/10 La FEB fâchée à cause des augmentations de prix de la SNCB  
13/10 Chaque année 45 trains manquent leur arrêt en gare  
20/10 Touring dirige l'opposition contre les transports en commun  
24/10 Les écrivains flamands  
26/10 23 trains par jour supprimés  
Un train en feu arrêté juste à temps  
Les voitures crachent trop de CO<sup>2</sup>

- 27/10 Le tribunal interdit l'accès au train à un voleur de PC  
La SNCB lance le billet "Culture"  
30/10 Selon Test-Achats, la ponctualité est le point faible  
31/10 Grève dans le sud du pays  
Grève nationale évitée

## Novembre

- 7/11 Un chat fait l'aller-retour Amsterdam - Bruxelles  
8/11 Les trains partent trop tôt pour Haacht  
Trois mois en tôle pour menaces contre un accompagnateur  
9/11 L'achat de billets par GSM est à l'étude  
La première classe ne disparaîtra pas  
14/11 Les étudiants vont voyager moins cher  
Le premier train de week-end à Alken pris d'assaut



Guillaume Pépy (SNCF), Marc Descheemaeker (SNCB) et Richard Brown (Eurostar) signent un nouvel accord.

- 16/11 La SNCB ne quitte pas Eurostar  
B-Cargo et Arcelor-Gand signent une charte de qualité

Steve Stevaert veut lui-même construire des voies ferroviaires

Noorderkempen reste un point d'arrêt ordinaire

Bruxelles – Londres en moins de 2 heures

**18/11** La majorité plaide pour des transports en commun gratuits

La SNCB veut séduire le client par la technologie

Chaque mort sur la route coûte 6,8 millions d'euros

**21/11** Les passagers de l'aéroport pourront faire le check-in à partir d'Anvers-Central

Le numéro d'urgence de la SNCB surtout utilisé pour des infos

Le VOKA et la SNCB font la promotion du train 268 fois sans titre de transport

Le Hainaut se sent désavantagé

**22/11** Des travailleurs de VW Forest pour la SNCB? Mons – Valenciennes pour 2010?

**23/11** Plus de fraudeurs reçoivent une amende

Nombre de raccordements sur les terrains industriels en baisse

**24/11** La première classe rapporte de l'argent

Nouvelle offre de train le 10 décembre

La SNCB soigne les femmes au Ladies' Day

**27/11** Le BTTB mesure la ponctualité

8 fraudeurs sur 10 refusent de payer leur amende

Des accompagnateurs de train empêchent deux suicides

Bébé abandonné sur les quais de la gare d'Essen

Le parking gratuit n'est pas convaincant

**28/11** La moitié des navetteurs est en retard en heure de pointe

**29/11** La SNCB augmente le tirage de l'Indicateur

**30/11** Zéro tolérance à Charleroi

## Décembre

01/12 Des blessés dans un train qui heurte un camion

Une entreprise loue des wagons "job" pour des sollicitants

Bombardier commence la livraison des nouvelles M6

04/12 Le Limbourg en fête avec un train rapide historique

05/12 Franc succès pour le train vers l'aéroport

La carte de familles nombreuses également valable pour les familles recomposées

Le cardinal écrit une lettre mécontente pour le train de Lourdes

06/12 Les voyageurs devront s'adapter au nouveau service de trains

11/12 La liaison express entre Bruxelles et Maastricht entre en service

Bruxelles devient le centre du trafic TGV

Réouverture festive pour Virton – Luxembourg



Le train inaugural Virton – Luxembourg

13/12 La SNCB vend des pralines Oxfam dans le train

14/12 Le train vers Maastricht enregistre des problèmes

La SNCB est le plus grand vendeur de tickets TGV en Belgique

L'Europe veut des normes communes pour les trains marchandises

15/12 La SNCB vend des tickets de bus

18/12 Beaucoup de plaintes contre le nouveau service de trains

Les Pays-Bas bloquent un train à Maastricht

19/12 La SNCB suspend des trains de pointe après l'incendie dans la sous-station de traction à Bruxelles-Midi

Les Pays-Bas demandent une meilleure maîtrise linguistique des conducteurs wallons

20/12 La privatisation du trafic voyageurs en 2015 ?

Un point d'arrêt spécial pour le championnat mondial de cyclo-cross

21/12 Incendie à Bruxelles-Midi : les perturbations vont durer plus longtemps

TGV vers Amsterdam en 2008

22/12 BTTB demande de corriger l'offre de train

Financement approuvé pour l'achat du matériel RER

La signalétique de la gare de Saint-Nicolas reçoit l'Award Henry Van de Velde

27/12 Offre de trains adaptée après l'incendie

Sarkozy veut la réouverture Dinant – Givet

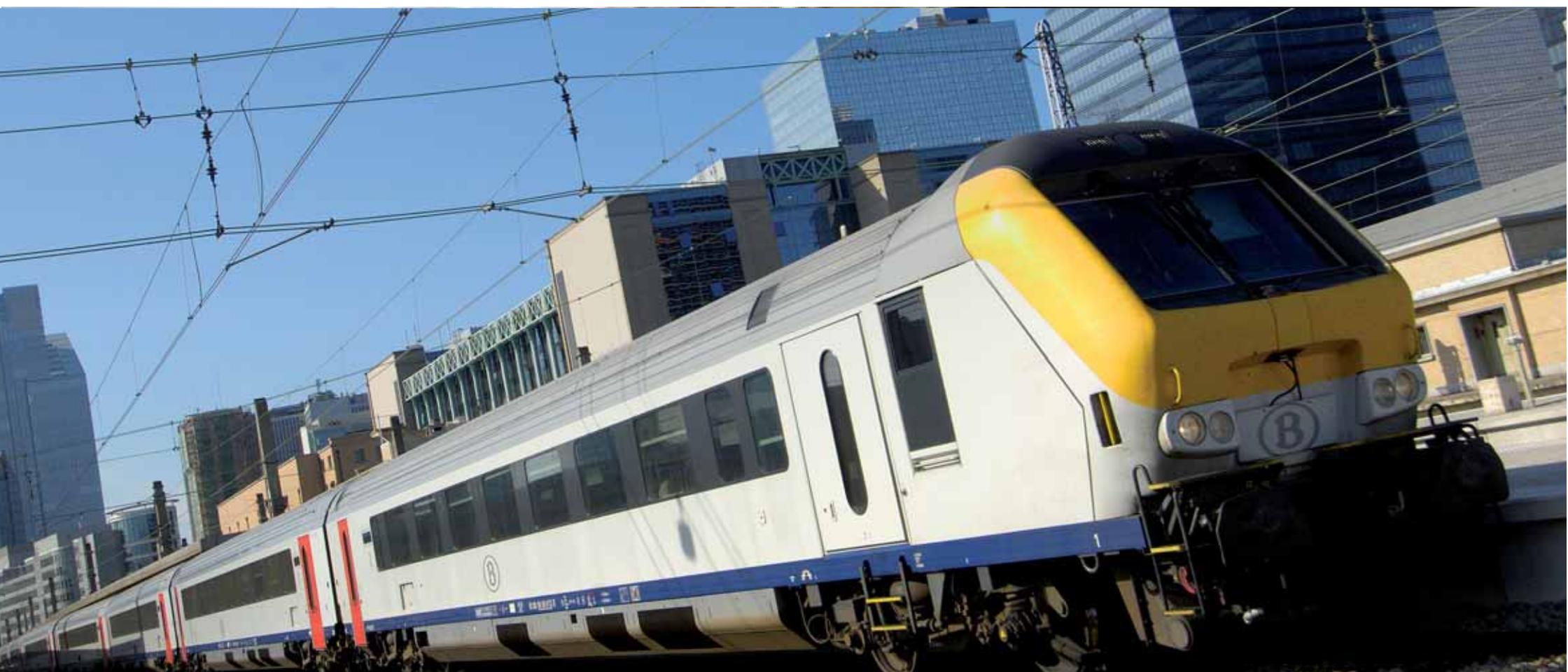
Le fret ferroviaire sera complètement libéralisé à partir du 1er janvier 2007

28/12 Plus de trains d'été Ostende - Lille

29/12 Les NS menacent de pénaliser la SNCB pour incompetence linguistique

# Progrès durable

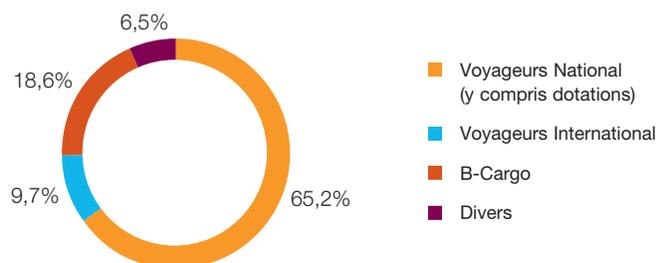
Rapport du Conseil d'administration à l'Assemblée Générale



Les résultats atteints par la SNCB en 2006 dans ses différents secteurs d'activité reflètent le dynamisme de l'entreprise. La SNCB ne ménage pas ses efforts et prend de nombreuses initiatives, tant dans le domaine du transport de voyageurs que dans celui du fret. Le train peut ainsi jouer pleinement son rôle central de "facilitateur de mobilité" au sein de la communauté.

La progression des chiffres montre que cette stratégie est payante. En 2006, l'entreprise a transporté près de 200 millions de clients : un chiffre jamais atteint jusqu'ici. La direction pratique une gestion financière rigoureuse. Les revenus sont en progression, la perte s'allège et l'objectif de parvenir à l'équilibre financier en 2008 devrait être atteint.

### Répartition chiffre d'affaires par secteur de trafic



#### Voyageurs National

Trafic	+ 5,1%
Chiffre d'affaires	+ 7,9%

#### Voyageurs International

Trafic	+ 4,5%
Chiffre d'affaires	+ 8,3%

#### Marchandises

Trafic	+ 5,9%
Chiffre d'affaires	+ 15,5%

**Investissements** 260,95 millions €

**Personnel (ETP)** 18 311

## Chiffre d'affaires en hausse pour toutes les activités

Le trafic intérieur de voyageurs reste en croissance : exprimé en voyageurs-kilomètres, il a augmenté de 5,1% en 2006, ce qui s'est traduit par un chiffre d'affaires en progression de 7,9%. Au niveau international, la hausse du chiffre d'affaires est encore plus soutenue : elle atteint 8,3%, tandis que le nombre de voyageurs-kilomètres a augmenté de 4,5%. Le secteur des marchandises s'est très bien comporté : le chiffre d'affaires y a progressé de 15,5% pour une augmentation du trafic de 5,9%.

En 2006, le chiffre d'affaires total de la SNCB s'est établi à 2,0694 milliards d'euros, soit une progression de 9,1% par rapport à 2005. Sur ce total, les revenus de trafic (y compris les dotations pour les trajets domicile-lieu de travail ou domicile-école) ont représenté 1,109 milliards d'euros, soit une progression de 10,5%. Les subsides de l'Etat ont augmenté de 7,1% pour atteindre 826,1 millions d'euros, sachant qu'à l'issue de l'exercice 2006, 357,8 millions - soit 42% de cette somme - n'avaient pas encore été versés à la SNCB. C'est également ce montant qui explique l'augmentation des totaux bilantaires et la sensible croissance des fonds propres.

Depuis 2000, le train a séduit près de 46 millions de voyageurs supplémentaires, pour en arriver à 197,5 millions en 2006. Le transport de marchandises quant à lui, a totalisé 59,4 millions de tonnes, soit 1 million de plus qu'en 2005.

## Les indicateurs financiers évoluent favorablement

La politique financière de la SNCB repose désormais sur des bases saines. Après deux années d'activité en tant qu'opérateur, l'entreprise affiche un EBITDA positif de 3,5 million d'euros – une avancée de 67,4 millions d'euros. L'EBIT et l'EBT ont eux aussi nettement progressé. Le résultat global ressort à -67,7 millions d'euros, soit un progrès de 11,8 millions par rapport à 2005. Dans l'activité Marchandises, les graves difficultés financières appartiennent au passé et un assainissement structurel est désormais envisageable. B-Cargo accuse encore un excédent de personnel actuellement, alors que d'autres activités affichent un déficit.

Bien que les effectifs (en ETP) aient diminué depuis 2005, passant de 18.813 en 2005 à 18.311 personnes à 2006, les frais globaux de personnel ont augmenté.

Nette croissance sensible du chiffre d'affaires, amélioration sensible de la productivité, excellente maîtrise des coûts : il est légitime de viser l'équilibre financier en 2008. La SNCB affiche des bases solides qui permettent de compenser les coûts supplémentaires engendrés par la hausse des indemnités infrastructurelles, la facture énergétique ou le coût par ETP.

## Résultats non consolidés (en millions €)

	2006	2005	%
<b>Revenus opérationnels</b>	<b>2.132,9</b>	<b>1.940</b>	<b>9,9</b>
chiffre d'affaires	2.069,4	1.897,2	9,1
variation stocks /commandes	0,3	-0,9	-
production immobilisée	49,7	39,2	26,7
autres produits	13,6	4,8	180,8
<b>Coûts opérationnels</b>	<b>2.129,4</b>	<b>2044,3</b>	<b>6,2</b>
matières et fournitures	97	85	14,1
services et biens divers	1.079,6	984,1	9,7
frais de personnel	952,4	934	2
autres frais	0,4	1,2	-64,7
<b>EBITDA</b>	<b>3,5</b>	<b>-63,9</b>	<b>n.v.t.</b>
amortissements et réduction de valeur	164,3	169,6	-3,1
réduction de valeur stocks	14	19,9	-29,4
provisions	-5,2	-24	78,4
<b>EBIT</b>	<b>-169,7</b>	<b>-229,4</b>	<b>26</b>
revenus financiers	108,6	111,9	-3
frais financiers	8,8	3,1	179,2
<b>EBT</b>	<b>-69,8</b>	<b>-120,6</b>	<b>42,1</b>
revenus exceptionnels	16,1	60,7	
frais exceptionnels	13,9	19,6	
<b>Résultat global</b>	<b>-67,7</b>	<b>-79,5</b>	<b>-14,9</b>

## Bilan (en millions €)

	2006	2005	différence
actif immobilisé	2.800,7	2.755,3	45,5
actif circulant	1.320,7	1.008,8	311,8
<b>Total actif</b>	<b>4.121,4</b>	<b>3.764,1</b>	<b>357,3</b>
fonds propres	3.092,3	2.897,8	194,5
provisions	225,4	229,8	-4,4
dettes	803,7	636,4	167,3
<b>Total passif</b>	<b>4.121,4</b>	<b>3.764,1</b>	<b>357,3</b>

## Investissements pour le client belge

### Investissements par activité

	Montant (million €)	%
matériel voyageurs	205,172	78
matériel marchandises	10,602	4
ateliers	23,580	9
informatique	19,781	8
autres	1,815	1

En 2006, les investissements de la SNCB ont représenté un montant total de 260,95 millions d'euros, soit 82% de la somme budgétisée et 87,55 millions de plus qu'en 2005. Ces investissements profitent surtout aux clients belges. Parmi les plus gros postes de dépense : l'acquisition de voitures M6 à deux niveaux et de 60 locomotives, et la modernisation des automotrices doubles MS66 et des voitures M4.

Enfin, dans le transport de marchandises, l'adaptation des wagons aux besoins spécifiques des clients a exigé des investissements.

En outre, la SNCB investit beaucoup dans l'entretien des trains, des bâtiments, des installations et des outils. Une attention particulière est accordée aux équipements de lavage de trains, l'objectif étant que celui-ci s'effectue de façon plus efficace et plus écologique.

De nombreux capitaux sont alloués aux systèmes informatiques ainsi qu'aux logiciels de gestion du trafic et des ateliers. L'informatique est également mise au service de l'amélioration des systèmes de vente et de l'accueil des clients. L'achat de billets sur Internet, notamment, est de plus en plus pratiqué.

Enfin, l'installation du GPS, du GSM-R et du système de sécurité européen ETCS à bord des locomotives se poursuit au rythme prévu.

## Un programme pluriannuel de croissance

La SNCB prépare actuellement un programme d'investissement pluriannuel pour la période 2008 - 2012. Les lignes directrices sont les suivantes :

- > augmentation de la capacité de transport proposée pour le trafic de voyageurs au niveau national ;
- > amélioration du confort, de la sécurité et des caractéristiques techniques du matériel roulant existant ;
- > achat de nouveaux trains à grande vitesse pour la liaison Bruxelles - Pays-Bas sur la nouvelle ligne à grande vitesse ;
- > achat de locomotives pour le trafic de marchandises et achat ou adaptation des véhicules de transport aux besoins du client ;
- > modernisation des ateliers et de leurs équipements en fonction des besoins du transport ferroviaire, et du matériel visant à les rendre plus productifs, plus écologiques et plus économiques ;
- > amélioration de l'accueil des clients dans les gares et les points de vente ;
- > amélioration des technologies informatiques et de communication pour la gestion du trafic ferroviaire, les ateliers et la commercialisation des produits.

## Application des règles de continuité

Conformément aux dispositions de l'article 96,6° du code des Sociétés, le Conseil d'Administration justifie l'application des règles comptables de continuité par les éléments suivants :

- > la nouvelle organisation du Groupe SNCB a abouti à un plan d'entreprise SNCB 2005-2007. Dans ce plan d'entreprise, la SNCB a comme ambition pour les prochaines années, et ce à partir de 2008, d'arriver à un résultat opérationnel positif. Cet objectif supplémentaire se base sur l'amélioration des résultats budgétaires de la SNCB dans l'exercice 2006 ;
- > en vertu de l'article 3 du contrat de gestion, la SNCB Holding s'inscrit dans le cadre de la politique d'aide aux filiales sur les augmentations de capital de la SNCB pour un montant maximum de 540 millions d'euros répartis sur les exercices de 2005 à 2008.

## Missions particulières accomplies par les Commissaires-réviseurs

Au cours de l'exercice écoulé, différentes missions particulières légales ou complémentaires ont été accomplies par les commissaires et portent sur :

- > Le règlement de la créance que la SNCB Holding détient sur Interferry Boats et le transfert de cette créance à la SNCB. Rémunération : 6.050 euros;
- > La certification du tableau relative à l'évolution du cash flow et à l'application de l'article 3 du contrat de gestion entre l'Etat et la SA de droit public SNCB. Rémunération : 8.000 euros par commissaire, membre de l'Institut des Réviseurs d'Entreprises (IRE);
- > Le rapport d'audit concernant le plan d'entreprise 2006-2007, établi par référence à l'article 91 du contrat de gestion entre l'Etat et la société anonyme de droit public SNCB, approuvé par l'arrêté royal du 5 juillet 2005. Rémunération: 6.500 euros par commissaire, membre de l'Institut des Réviseurs d'Entreprises (IRE);
- > La délivrance d'un certificat de sécurité pour le Grand Duché du Luxembourg conforme à l'article 3 du Règlement grand-ducal du 24 octobre 2003 tenant des dispositions pour la délivrance et la validation de certificat de sécurité pour les entreprises ferroviaires. Rémunération : 2.450 euros;
- > L'avis concernant l'avenir de la SA Railtour TO. Rémunération : 790 euros.

## Remerciements

Le Conseil d'administration remercie Monsieur Renaat Landuyt, Ministre fédéral de la Mobilité, et Monsieur Bruno Tuybens, Secrétaire d'Etat aux Entreprises publiques, pour leur implication et leurs initiatives de soutien de la mobilité par les chemins de fer en Belgique. Le Conseil d'administration exprime également sa gratitude à tous les responsables politiques qui oeuvrent pour un transport plus durable, tant au niveau fédéral que régional et communal.

Le Conseil d'administration remercie en outre les membres des organes de gestion et du Comité de direction pour leur contribution efficace à la gestion et à la direction de notre Société.

Nous exprimons notre reconnaissance particulière au personnel et à ses représentants, qui ont fait preuve de beaucoup d'implication et de loyauté à l'égard de leur entreprise.

Enfin, merci à tous les clients pour la confiance témoignée. La SNCB poursuit son engagement et entend soutenir la société dans sa quête de solutions économiques, écologiques et sociales durables.

Le Conseil d'administration,  
Bruxelles, le 28 mars 2007

# Gérer avec transparence, stimuler l'engagement

Corporate Governance



## Conseil d'Administration

### Composition

Le Conseil est composé de 10 membres au plus, en ce compris l'administrateur délégué. Le nombre est fixé à 6 membres par les statuts (article 223 §1er loi 21 mars 1991 et article 17 statuts). La parité linguistique est respectée.

Les administrateurs sont nommés par l'Assemblée Générale pour un terme renouvelable de six ans et sont rééligibles. Ils sont choisis en fonction de la complémentarité de leurs compétences.

En cas de vacance d'une place, les administrateurs restants ont le droit d'y pourvoir provisoirement jusqu'à ce qu'une nomination définitive intervienne. L'administrateur démissionnaire est tenu de rester en fonction jusqu'à ce qu'il puisse raisonnablement être pourvu à son remplacement. Le nouvel administrateur achève le mandat de son prédécesseur (article 223 §2 loi 21/3/1991 et articles 19 et 21 statuts).

Le président du Conseil d'Administration est nommé parmi les administrateurs par un arrêté royal délibéré en Conseil des Ministres. Il ne peut être révoqué que par arrêté royal délibéré en Conseil des Ministres (article 223 §4 loi 21 mars 1991).

L'administrateur délégué est nommé par le Roi, par arrêté délibéré en Conseil des Ministres, pour un terme renouvelable de six ans. Il est révoqué par le Roi par arrêté délibéré en Conseil des Ministres. L'administrateur délégué appartient à un autre rôle linguistique que le président (article 224 §3 loi 21 mars 1991).

La composition du Conseil d'Administration est la suivante :

- > Mme Edmée DE GROEVE, présidente du Conseil,
- > M. Marc DESCHEEMAECKER, administrateur délégué,
- > M. Jean-Claude DEHOVRE, administrateur,
- > M. Jean-Claude FONTINOY, administrateur,
- > Mme Geertje SMET, administratrice,
- > Mme Angeline VAN DEN RIJSE, administratrice.

Les mandats des administrateurs viennent à échéance le 29 octobre 2010. Le mandat de l'administrateur délégué vient à échéance le 1er février 2011.

Fonction principale exercée en dehors de la SNCB par les administrateurs :

- > Mme DE GROEVE : Administratrice de sociétés dont UCM, Sofico, PACO et Euro Liège TGV,
- > M. DESCHEEMAECKER : Administrateur BIAC, président d'IFB (participation SNCB), administrateur Eurostar,
- > M. DEHOVRE : Président de la Société Régionale d'Investissement de Wallonie, Administrateur de sociétés dont SNCB Holding,
- > M. FONTINOY : Expert au Cabinet du Vice-Premier Ministre, Ministre des Finances, Président SNCB Holding et SA Euro Liège TGV, Administrateur de sociétés,
- > Mme SMET : Inspecteur général des Finances, Administratrice SNCB Holding, De Lijn,
- > Mme VAN DEN RIJSE : Conseiller au service d'étude de la FTGB – interrégionale flamande.

## Fonctionnement

### Fréquence des réunions – Participation des membres

Le Conseil se réunit lorsque l'intérêt de la Société l'exige ou lorsque 3 administrateurs au moins le demandent et ce, au moins 4 fois par an (article 24 statuts).

Le Conseil d'Administration se réunit en principe le premier vendredi de chaque mois.

En 2006, le Conseil d'Administration s'est réuni à 15 reprises.

Mme DE GROEVE et M. DESCHEEMAECKER ont assisté à l'ensemble des réunions du Conseil. M. DEHOVRE n'a pas pris part à 4 réunions, M. FONTINOY à une réunion, Mme SMET à 4 réunions et Mme VAN DEN RIJSE à 3 réunions.

### Compétences

Le Conseil a le pouvoir d'accomplir tous les actes nécessaires ou utiles à la réalisation de l'objet social de la Société. Il contrôle la gestion assurée par le Comité de Direction (article 17 loi du 21 mars 1991). Un certain nombre de compétences sont réservées exclusivement au Conseil par la loi.

Quelques dossiers importants abordés au cours de l'exercice :

- > Augmentation du capital SNCB
- > Création de SIBELIT
- > SIDEROS – Création d'une association momentanée
- > EUROSTAR – Accord avec les partenaires français et anglais
- > Rénovation des rames THALYS
- > Adaptation de l'offre en décembre
- > Acquisition de locomotives bitensions

### Prise des décisions (articles 26, 27 et 28 des statuts)

**Quorum** : Le Conseil ne peut délibérer et statuer valablement que si la majorité au moins de ses membres sont présents ou représentés.

**Réprésentation** : Tout administrateur peut donner à un autre administrateur appartenant au même rôle linguistique procuration pour le représenter à une réunion déterminée du Conseil et y voter en son lieu et place. Un administrateur ne peut représenter qu'un seul autre membre.

**Majorité** : Les décisions du Conseil sont prises à la majorité simple des voix exprimées. En cas de partage, la voix du président est prépondérante. Certaines décisions sont adoptées à la majorité des deux tiers (par exemple : l'approbation du Contrat de Gestion et de ses modifications).

**Procédure écrite** : Dans les cas exceptionnels dûment justifiés par l'urgence et l'intérêt social et sauf dans les cas exclus par les statuts, les décisions du Conseil d'Administration peuvent être prises par consentement unanime des administrateurs, exprimé par écrit.

Durant l'année 2006, le Conseil a utilisé cette méthode une fois pour l'attribution du marché relatif à la fourniture de gaz naturel destiné à tous les services du Groupe SNCB situés en Région Flamande.



de gauche à droite: Angeline Van Den Rijse, Jean-Claude Fontinoy, Geertje Smet, Marc Descheemaeker, Edmée De Groeve et Jean-Claude Dehovre

## Comités créés par le Conseil d'Administration

### Comité d'Audit

#### Composition

Le Conseil d'Administration peut constituer un Comité d'Audit. Il est composé d'au moins trois administrateurs autres que l'administrateur délégué, qui sont nommés par le Conseil d'Administration. Ce Comité compte autant de membres d'expression française que d'expression néerlandaise, le président du Conseil éventuellement excepté. (article 227 loi 21 mars 1991).

Le Conseil du 4 novembre 2004 a décidé de constituer en son sein un Comité d'Audit composé de 3 membres dont le président du Conseil, à savoir :

- > Mme Angeline VAN DEN RIJSE, présidente du Comité d'Audit,
- > Mme Edmée DE GROEVE, présidente du Conseil d'Administration,
- > M. Jean-Claude FONTINOY, administrateur.

L'administrateur délégué, le responsable des Finances SNCB et le responsable de l'Audit Interne sont invités aux réunions avec voix consultative. Le Commissaire du Gouvernement participe également avec voix consultative aux réunions.

#### Fonctionnement

##### Fréquence des réunions – Participation des membres

Le Comité se réunit à intervalles réguliers. Le président du Comité peut convoquer des réunions spéciales afin que le Comité puisse mener à bien sa mission.

Le Comité s'est réuni à 11 reprises durant l'année 2006. Mme VAN DEN RIJSE n'a pas pris part à 2 réunions, les autres membres ont assisté à l'ensemble des réunions du Comité d'Audit.

##### Compétences

Le Comité d'Audit assume les tâches que le Conseil d'Administration lui confie. En outre, il a pour mission d'assister le Conseil par l'examen des informations financières, notamment les comptes annuels, le rapport de gestion et les rapports intermédiaires. Il s'assure de la fiabilité et de l'intégrité des rapports financiers en matière de gestion des risques. Il communique un avis au Conseil à propos des comptes annuels.

Le Comité d'Audit fait rapport au Conseil d'Administration.

## Comité de nomination et de rémunération

### Composition

Le Comité est composé de quatre administrateurs, dont le président du Conseil, qui le préside, et l'administrateur délégué. Le Conseil d'Administration nomme les autres membres. Il y a parité linguistique (article 228 loi 21 mars 1991).

Selon la décision du Conseil d'Administration du 4 novembre 2004, le Comité de Nominations et de Rémunération est composé comme suit :

- > Mme Edmée DE GROEVE, présidente du Comité,
- > M. Marc DESCHEEMAECKER, administrateur délégué,
- > M. Jean-Claude DEHOVRE, administrateur,
- > Mme Geertje SMET, administratrice.

### Fonctionnement

#### Fréquence des réunions – Participation des membres

Le Comité se réunit aussi souvent que l'exige l'intérêt de la Société. Il s'est réuni 3 fois en 2006. Tous les membres étaient présents.

#### Compétences (art. 17, 226, 228 loi 21 mars 1991)

Le Comité :

- > rend un avis sur les candidatures en vue de la nomination des membres du Comité de Direction,
- > fait des propositions au Conseil au sujet de la rémunération et des avantages accordés aux membres du Comité de Direction,
- > suit ces questions de manière continue,
- > fait des propositions à l'Assemblée Générale en vue de la détermination de la rémunération des membres du Conseil,
- > établit annuellement un rapport relatif aux rémunérations qui sera inséré dans le rapport de gestion,
- > assume en outre les tâches que le Conseil d'Administration lui confie.

## Comité de Direction

### Composition

Le Comité de Direction est composé de l'administrateur délégué, qui le préside, et des directeurs généraux. Le nombre de directeurs généraux est déterminé par le Conseil d'Administration. Ils sont nommés par le Conseil d'Administration sur proposition de l'administrateur délégué et après avis du Comité de Nominations et de Rémunération. Ils sont révoqués par le Conseil d'Administration. Les membres du Comité de Direction remplissent au sein de la SNCB des fonctions de plein exercice (article 224 §2 loi du 21 mars 1991 et article 32 statuts).

La parité linguistique est respectée.

Le Conseil fixe la durée du mandat des membres du Comité de Direction autres que l'administrateur délégué (article 32 §1er statuts).

### Composition

La durée du mandat a été fixée à 6 ans (C.A. 8 novembre 2004) à partir de leur entrée en fonction à savoir, le 3 décembre 2004. Le nombre de directeurs généraux a été fixé à 3 (C.A. 4 février 2005).

Le Comité de Direction est composé comme suit :

- > M. Marc DESCHEEMAECCKER, administrateur délégué,
- > M. Jean DENAYER, directeur général Matériel,
- > M. Richard GAYETOT, directeur général Trains,
- > M. Leo PARDON, directeur général Voyageurs.

Les membres du Management Comité sont invités aux réunions.

### Fonctionnement

#### Fréquence des réunions

Les réunions du Comité de Direction se tiennent en principe chaque semaine, d'ordinaire le mardi.

Durant l'année 2006, le Comité de Direction s'est réuni à 47 reprises.

#### Compétences

De façon générale, le Comité de Direction est chargé de la gestion journalière et de la représentation de la Société en ce qui concerne cette gestion, de même que de l'exécution des décisions du Conseil (art. 224 §1 loi du 21 mars 1991).

En outre, il a des compétences qui lui sont déléguées par le Conseil et des compétences qui lui sont réservées par la loi par exemple la négociation du contrat de gestion (art. 4 §2 loi du 21 mars 1991).

#### Représentation (article 224 §4 loi du 21 mars 1991)

La Société est valablement représentée à l'égard des tiers et en justice par l'administrateur délégué et le directeur général désigné à cet effet par le Conseil d'Administration, agissant conjointement.

Tous les actes de gestion ou qui engagent la Société sont signés conjointement par l'administrateur délégué et le directeur général désigné à cet effet par le Conseil d'Administration.

Ce directeur général appartient à un rôle linguistique différent de celui de l'administrateur délégué.

Le Conseil a désigné M. Richard GAYETOT comme directeur général détenteur de la double signature à partir du 3 décembre 2004 (C.A. 8 novembre 2004).



de gauche à droite: Albert Counet\*, Eddy Clement\*, Jean Denayer, Richard Gayetot, Marc Descheemaecker, Leo Pardon et Arnold De Brauer\*  
(\* ) Membres du Management Comité

## Comité créé par le Comité de Direction

### Management Comité

#### Composition

Ce Comité a été créé par décision du Comité de Direction du 4 janvier 2005.

Ce Comité est composé des membres du Comité de Direction et des trois personnes suivantes :

- > Albert COUNET, general manager B-Cargo,
- > Eddy CLEMENT, general manager Achats et Logistique,
- > Arnold DE BRAUWER, general manager Finances,

Il est présidé par l'administrateur délégué.

La parité linguistique est respectée.

#### Fonctionnement

##### Fréquence des réunions

Il se réunit, en principe, chaque semaine avant la réunion du Comité de Direction.

Durant l'année 2006, le Management Comité s'est réuni à 47 reprises.

##### Compétences

Le Management Comité est chargé de la préparation des décisions du Comité de Direction et ce, sans préjudice des compétences de ce dernier.

## Contrôle

### Commissaire du Gouvernement (art. 230 loi 21 mars 1991)

La SNCB est soumise au contrôle du Ministre qui a les entreprises publiques dans ses attributions. Ce contrôle est exercé à l'intervention d'un commissaire du Gouvernement, nommé et révoqué par le Roi, sur la proposition du Ministre.

Le commissaire est invité à toutes les réunions du Conseil d'Administration et du Comité de Direction et y siège avec voix consultative. En outre, il participe avec voix consultative aux réunions du Comité d'Audit (article 227 de la loi du 21 mars 1991).

Le commissaire du Gouvernement veille au respect de la loi, des statuts et du contrat de gestion. Il veille à ce que la politique de la SNCB, en particulier celle menée en exécution de l'article 13 de la loi du 21 mars 1991, ne porte pas préjudice à la mise en œuvre des tâches de service public.

Il fait rapport au Ministre qui a les entreprises publiques dans ses attributions. Il fait rapport au Ministre du Budget sur toutes les décisions du Conseil d'Administration ou du Comité de Direction qui ont une incidence sur le budget général des dépenses de l'Etat.

Le commissaire du Gouvernement pour la SNCB est M. Marc BOEYKENS depuis le 4 février 2005.

### Collège des Commissaires (art. 230 loi 21 mars 1991)

Le contrôle de la situation financière, des comptes annuels et de la régularité, au regard de la loi et du statut organique, des opérations à constater dans les comptes annuels, est confié, dans chaque entreprise publique autonome, à un Collège des Commissaires qui compte quatre membres. Les membres du Collège portent le titre de commissaire.

Parmi les 4 membres, deux sont nommés par la Cour des Comptes et les deux autres sont nommés par l'Assemblée Générale parmi les membres de l'Institut des Réviseurs d'entreprises. Ils sont nommés pour un terme de trois ans renouvelable.

Les membres du Collège sont :

- > M. Herman VAN IMPE, président du Collège, réviseur d'entreprises,
- > M. Michel DELBROUCK, réviseur d'entreprises,
- > M. François VANSTAPEL, premier-président de la Cour des Comptes,
- > M. Michel DE FAYS, conseiller à la Cour des Comptes.

Les mandats viennent à échéance :

- > pour M. VAN IMPE, lors de l'Assemblée Générale qui se tiendra en 2008,
- > pour M. DELBROUCK, lors de l'Assemblée Générale qui se tiendra en 2008.

## Rémunération des membres des organes de gestion

### Rémunération des administrateurs

Sur base des principes fixés par l'Assemblée Générale du 31 décembre 2004, les administrateurs de la SNCB, à l'exception de l'administrateur délégué, perçoivent une rémunération comprenant une partie fixe (salaire de base), une partie variable (jetons de présence aux différentes réunions) et une indemnité pour frais de fonctionnement. En cas de double mandat au sein du Groupe SNCB, la rémunération annuelle fixe ne peut pas être cumulée.

Les montants de la partie fixe et de l'indemnité pour frais de fonctionnement ont été revus par l'Assemblée Générale du 16 mai 2006.

En dehors de l'indemnité pour frais qui s'élève à € 2 400 pour le président et € 1 200 pour les administrateurs, les montants bruts attribués par la SNCB aux administrateurs pour l'exercice 2006 sont les suivants :

- Mme De Groeve, présidente : € 40.300,04
- M. Dehovre, administrateur : € 13.500,04
- M. Fontinoy, administrateur : € 11.400,00
- Mme Smet, administratrice : € 13.500,04
- Mme Van den Rijse, administratrice : € 23.199,96

La différence entre les administrateurs tient au fait que, pour les 3 administrateurs qui siègent également au Holding, une partie de la partie fixe est prise en charge par le Holding.

### Rémunération de l'administrateur délégué et des directeurs généraux

Le Conseil d'Administration du 23 décembre 2004 a fixé le système de rémunération des membres du Comité de Direction. Cette rémunération comprend une partie fixe (salaire de base) et une partie variable (allocation de fonction). Le pécule de vacances, la prime annuelle et les autres allocations et indemnités éventuelles sont déterminés selon les dispositions réglementaires applicables. Les contractuels bénéficient d'une assurance-groupe.

Au cours de l'exercice 2006, la rémunération brute globale attribuée à l'administrateur délégué (partie fixe 2006 et partie variable 2005) s'élève à € 481 213,94. L'intervention de la SNCB dans l'assurance groupe et l'assurance hospitalisation s'élève à € 49 440,08.

La rémunération brute globale attribuée aux 3 directeurs généraux au cours de l'exercice 2006 (partie fixe 2006 et partie variable 2005) s'élève à € 873 992,94.

# Triple bottom line



**thèmes économiques**



**thèmes sociétaux**



**thèmes écologiques**

## Légende

Le “triple bottom line” est représenté visuellement par 3 icônes. Dans chaque chapitre sur les activités vous trouvez des encadrés reprenant un fait marquant ayant un intérêt économique, sociétal ou écologique.

Les paragraphes sur les thèmes sociétaux et écologiques reçoivent également une petite icône dans le titre, ce qui vous permet comme lecteur de facilement repérer les textes relatifs aux thèmes.

# Trafic intérieur : A l'heure des voyageurs

En 2006, le trafic intérieur  
de la SNCB a atteint  
8,5 milliards de voyageurs-  
kilomètres,  
soit une progression de  
5,1% par rapport  
à 2005.





Les clients de la SNCB peuvent désormais s'informer sur l'offre de trains via leur téléphone mobile, en mode WAP, avec les opérateurs Proximus et Mobistar. Les clients de Telenet et de Belgacom accèdent aussi à ces informations via la télévision numérique.

En 2006, près de 25.000 clients – soit quatre fois plus qu'en 2005 – ont acheté en ligne leur "Billet Shopping", un titre de transport pour les périodes de solde disponible uniquement sur Internet.



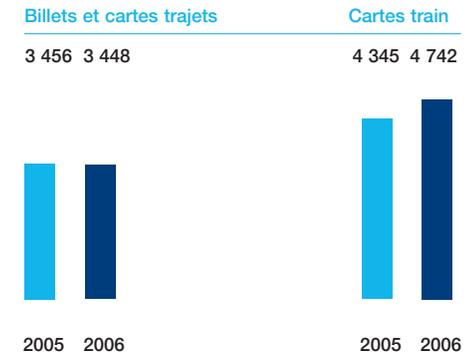
## Principaux chiffres trafic intérieur voyageurs (\*)

### Trafic intérieur de voyageurs

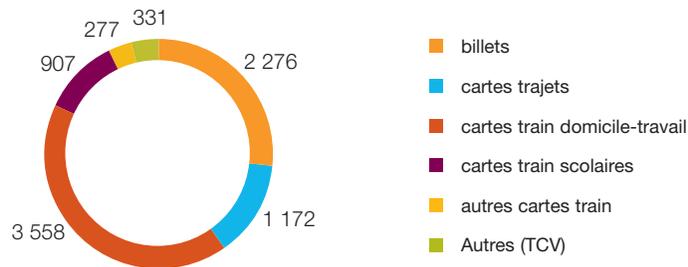
	2006	2005	écart	%
nombre voyageurs (millions)	187,5	177,6	9,9	5,6
nombre voyageurs-km (millions)	8.521,0	8111,1	409,9	5,1
revenus trafic (mio €)	522,6	484,2	38,4	7,9
(y compris interventions de l'Etat dans les cartes train domicile-travail et scolaires)				
intervention Etat (mio €) pour mission de service public	826,1	771,5	54,6	7,1
parcours moyen par voyageur (km)	45,5	45,7	-0,2	-0,4
nombre voyageurs par train (trains classiques nationaux et internationaux)	108,8	104,7	4,1	3,9

(\*) les données de l'année 2005 ne sont donc pas comparables à celles publiées dans le rapport 2005 : le trafic transfrontalier en provenance et/ou à destination d'une gare située près de la frontière, le trafic constitué d'une part importante de voyageurs intérieurs et les trafics d'approche TGV considérés par le passé comme trafic international sont désormais repris dans le trafic national

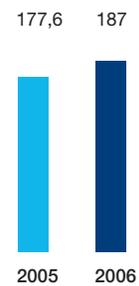
### Evolution trafic (millions de voyageurs-km)



### Répartition du trafic par catégorie de titre de transport (voyageurs-km)



### Voyageurs (million)



### Voyageurs-km (million)



Un Belge sur dix\* utilise le train pour se rendre au travail et près de 37%\* des voyageurs vers Bruxelles choisissent le 'confort sans files'. La SNCB entend progresser encore sur ce segment des déplacements vers – et depuis le lieu de travail... sans pour autant oublier les autres niches.

De ce point de vue, les objectifs fixés pour 2006 ont été atteints. Les résultats financiers sont positifs ; le chiffre d'affaires, notamment, affiche une progression de 7,9%. 187,5 millions de clients ont été transportés, et le trafic domicile-travail a augmenté de 9,8%.

(\* enquête sur le trafic domicile-lieu de travail menée par le SPF Mobilité 2005)

## Excellents résultats chiffrés

D'avantage de voyageurs, plus de revenus, une meilleure efficacité : la SNCB a clôturé une excellente année en trafic intérieur. Avec 8,5 milliards de voyageurs-kilomètres, ce trafic est en hausse de 5,1% par rapport à 2005, ce qui dépasse largement les objectifs du contrat de gestion. Approchant les 187,5 millions, le nombre de clients a augmenté de 5,6%, et les revenus ont progressé de 7,9% pour atteindre les 522,6 millions d'euros.

Une part importante du trafic est constituée par les détenteurs de cartes train. Ils réalisent plus de 120 millions trajets (+ 9,1%), pour un total de 4.742 millions de voyageurs-kilomètres (+ 9,2%), ce qui représente une augmentation des revenus de 10,7%. La formule trafic domicile-travail gratuite est en hausse : plus de 40% des détenteurs de cartes train bénéficient de la formule. En 2006, le trafic domicile-école a également bénéficié d'un intérêt accru : le nombre de clients dans ce segment a progressé de 10%, à près de 34,7 millions, ce qui se traduit par une augmentation des revenus de près de 13%.

Logiquement, plus les clients sont nombreux à adopter la carte train, moins la marge de croissance des billets et des Pass est importante. En 2006, les ventes de ces produits ont reculé de 0,9%, mais l'ajustement tarifaire annuel a permis de compenser cette légère décroissance : les revenus ont progressé de 6,7%.

## Le design et la technologie au service de l'information

La SNCB a introduit en 2006 un nouveau système d'information en gare. Saint-Nicolas est le premier site doté de ce module, qui sera bientôt installé à Ottignies. Panneaux d'affichage, écrans et indicateurs de direction affichent désormais un design moderne, convivial et lisible. Signalons que la conception de ce dispositif pour la SNCB a valu deux distinctions au designer Stefan Schöning : il est lauréat du Henri Van de Velde Award 2006 et du IF Award International 2007.

Depuis 2006, la SNCB propose aussi à ses clients de s'informer sur l'offre de trains via leur téléphone mobile, en mode WAP – avec les opérateurs Proximus et Mobistar – et via la télévision numérique pour les clients de Telenet et de Belgacom.

Les possibilités de paiement ont également été étoffées. L'accompagnateur de train accepte désormais les cartes Visa® et Mastercard® avec le sourire ! Son ordinateur de poche Ibis lui offre une foule de possibilités : progressivement, de nouvelles applications sont ajoutées, de façon à améliorer la qualité de l'information au personnel roulant et aux clients.

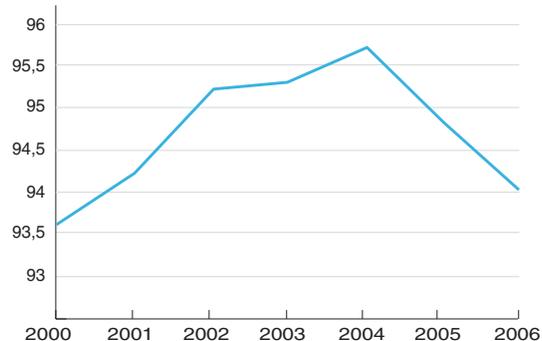
## Une ponctualité en baisse, une propreté améliorée

Quatre fois par an, un bureau indépendant étudie la qualité sous tous ses aspects et établit un Baromètre sur la base des réponses des clients. Cet outil de mesure de la satisfaction est fiable : les questions sont récurrentes et la méthodologie est constante. La pertinence du chiffre annuel est toutefois à relativiser, car il n'indique qu'une tendance générale. En 2006, la satisfaction globale était de 7,33 (sur 10), contre 7,44 pour la très bonne année 2005. La propreté est en voie d'amélioration : dans les gares, la situation est comparable aux années précédentes, mais on note une réelle progression dans les trains.

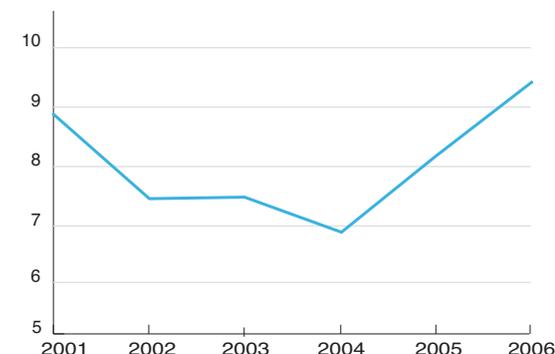
### Qualité

	2005	2006
Satisfaction générale	7,44	7,33
accueil et service dans les gares	7,30	7,20
propreté des gares	6,59	6,56
confort des trains	7,21	7,12
propreté des trains	6,67	6,74
fréquence des trains	6,92	6,72
ponctualité des trains	7,00	6,64
informations dans les trains	7,08	6,93
personnel SNCB à bord des trains	7,71	7,67
personnel SNCB dans les gares	7,40	7,31
informations dans les gares	7,38	7,27
prix	6,93	6,88

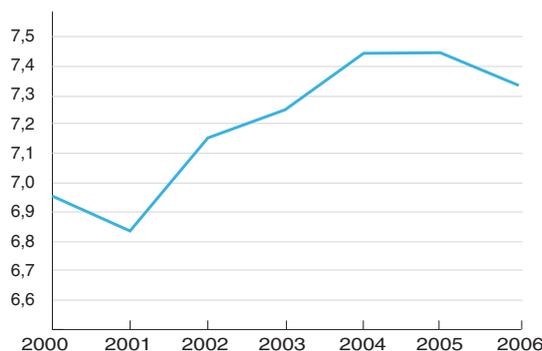
Ponctualité (avec neutralisation)



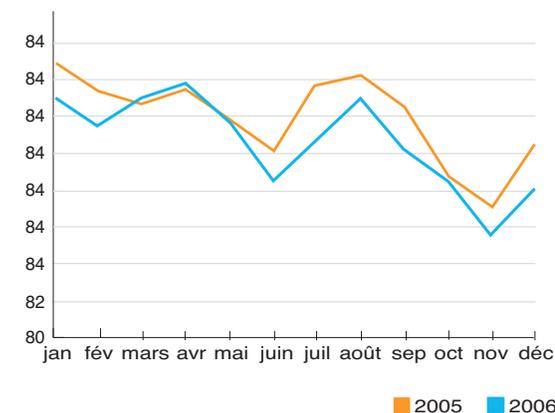
% de trains en retard (sans neutralisation)



Baromètre qualité



% de trains à temps (sans neutralisation)



Sans neutralisation (compte tenu des incidents qu'on ne peut imputer à la SNCB), presque un train sur dix enregistre des retards en 2006. Les fluctuations d'une période à l'autre de l'année sont comparables à celles de 2005 – traditionnellement les problèmes se situent au début de l'été et durant l'automne.

## Des efforts pour tendre vers une plus grande ponctualité

Depuis toujours, les indicateurs de qualité sont largement influencés par la ponctualité. En 2006, plusieurs incidents exceptionnels survenus pendant les heures de pointe du matin et du soir ont entraîné d'importants retards. En janvier, un train à vide a bloqué la gare de Bruxelles-Schuman ; en juin, pendant une vague de chaleur, la caténaire de la ligne 50A Bruxelles-Gand a été lourdement endommagée à l'embranchement Denderleeuw ; en décembre, l'incendie de la station d'alimentation d'Infrabel, à Bruxelles-Midi, a perturbé pendant plusieurs mois le trafic ferroviaire vers et autour de Bruxelles.

L'augmentation du nombre de voyageurs a également une incidence sur la ponctualité des trains, tout comme les retards inhérents aux nombreux travaux réalisés sur le réseau pour améliorer la gestion du trafic. L'ensemble de ces paramètres a induit une baisse du facteur ponctualité en 2006 qui s'établit désormais (après neutralisation) à 94%, soit 0,8% de moins que les années précédentes.

Cependant, si l'on exclut les retards "externes" – ceux causés par des tiers ou des phénomènes naturels, les résultats de 2006 sont plus encourageants : 90,6% des trains sont arrivés à l'heure ou avec un retard de moins de 5 minutes, soit une diminution de 1,3% par rapport à 2005.

Un groupe de travail spécifique contrôle l'évolution du facteur ponctualité. Travaillant en collaboration avec le gestionnaire d'infrastructures Infrabel, il intervient sur plus de 50 points pour accroître la fluidité du trafic ferroviaire.

## Des compensations prévues pour le client

Souhaitant indemniser ses clients pour les retards occasionnés, la SNCB est l'une des premières sociétés européennes de mobilité à implémenter un règlement de compensation pour son trafic ferroviaire intérieur. A partir de 120 minutes de retard, les incidents exceptionnels sont remboursés à hauteur de 50% du prix du billet (404 demandes de remboursement entre le 1er septembre et le 31 décembre 2006). Idem pour les trajets qui accusent 25 fois plus de 15 minutes de retard sur une période de six mois (454 demandes de remboursement entre le 1er septembre et le 31 décembre 2006).

## Nouveau plan de trafic : une optimisation progressive

En décembre 2006, la SNCB a lancé un tout nouveau plan de trafic consistant à adapter progressivement l'offre actuelle de trains. Ce plan tient pleinement compte des importants travaux réalisés sur le réseau. Les clients du Nord-Est et de l'Est du pays, surtout, gagneront du temps.

La courbe de Louvain, un viaduc reliant directement les lignes Hasselt-Diest-Aarschot-Louvain et Louvain-Bruxelles, réduit de plus de 20 minutes le temps de parcours des trains Hasselt-Bruxelles, qui ne doivent plus passer par Louvain. La SNCB a prévu quatre de ces nouveaux trains directs pendant les heures de pointe matinales : ils ont aussitôt remporté un très vif succès.

Sur la ligne Bruxelles-Louvain, deux voies supplémentaires sont opérationnelles, ce qui a doublé la capacité de cette ligne très fréquentée tout en diminuant le temps de trajet.

Plusieurs nouveaux trains relient directement les chefs-lieux de provinces et les plus petites villes à Bruxelles : les voyageurs venus de Liège, Hasselt, Mons et Zottegem atteignent plus rapidement la capitale. D'autres mesures vont dans le sens d'une fluidification du trafic : la scission de l'IRd Geraardsbergen-Ath-Enghien-Bruxelles, notamment, accroît la fréquence de la ligne Hal-Bruxelles). On peut aussi mentionner le prolongement de l'IRb Anvers-Bruxelles jusqu'à Nivelles, ou encore la scission de l'IRg Turnhout-Manage à Bruxelles.

Vertrijk, Neerwinden et Ezemaal sont désormais

reliées directement à la capitale. Les trains des heures de pointe du matin et du soir desservent également Diegem, Zaventem-Village et Kortenberg.

La ville d'Alken est maintenant desservie le week-end (et non plus seulement durant la semaine) par l'IC E Knokke-Blankenberge, ce qui a donné lieu à l'organisation d'une petite fête locale.

Bruxelles, le centre du monde ferroviaire belge, se prépare progressivement au Réseau Express Régional. La mise en service du deuxième CityRail Louvain-Braine-le-Comte renforce les liaisons entre la capitale et ses périphéries.

Autre projet important pour la mobilité : le désenclavement de l'aéroport national, qui accueille quatre trains par heure venant de Gand, La Panne, Quévy et Bruxelles-Midi. Les gares de Waterloo, Braine-L'Alleud et Rhode-Saint-Genèse bénéficient désormais d'un accès direct à l'aéroport de Zaventem.

La SNCB reconnaît également le besoin d'adapter les horaires en cours de route. Ainsi, quelques semaines après la mise en vigueur du nouveau service de train, des améliorations sont effectuées où cela est possible, sur base des plaintes ou remarques des clients.

## Montée en puissance des distributeurs automatiques et d'Internet

Le nombre de points de vente est demeuré inchangé en 2006. Si la vente de titres de transport aux guichets a progressé de seulement 0,13%, les revenus générés via ce canal sont en hausse de 6,78%, à 488,5 millions d'euros. Le client privilégie toujours le contact humain : les ventes aux guichets représentent 65% du chiffre d'affaires.

Ceci dit, les distributeurs automatiques gagnent en popularité, surtout auprès des jeunes et des étudiants : les volumes de vente sont nettement plus élevés dans des gares comme Anvers, Gand, Bruxelles et Louvain.

Les ventes sur Internet sont également en nette progression : le nombre de billets vendus a augmenté de 126%, atteignant près de 200 000 unités. En 2006, près de 25.000 clients – soit quatre fois plus qu'en 2005 – ont acheté en ligne leur "Billet Shopping", un titre de transport pour les périodes de solde disponible uniquement sur Internet.

La SNCB a également étoffé son offre, par exemple en commercialisant dans ses gares les produits d'autres entreprises de transports en commun (TEC, MIVB, De Lijn) et de sociétés comme Proximus, Expercom et Telenet. L'expérience menée avec La Poste, qui a installé un point poste dans plusieurs gares, sera également poursuivie.



En 2006, le trafic domicile-école a bénéficié d'un intérêt accru : le nombre de clients dans ce segment a progressé de 10%, à près de 34,5 millions, ce qui induit une augmentation des revenus de près de 12%.



## Ticket to ride

Comme prévu dans le contrat de gestion, l'ajustement annuel des tarifs a eu lieu au 1er février 2006.

La hausse moyenne a été de 4,65%. La progression reflète l'augmentation annuelle de l'indice de santé et est adaptée aux chiffres relatifs à la ponctualité. La populaire Key Card est désormais valable pour dix trajets et coûte 15 euros. Le billet Senior coûte 4 euros, soit une hausse de 1 euro, mais il est désormais utilisable après 19h. Le Go Pass (pour les jeunes) coûte 45 euros pour 10 voyages en seconde classe.

Les cartes de train domicile-travail ont vu leur prix augmenter de 4% en moyenne. Pour les cartes de train scolaires destinées aux plus de 18 ans, la SNCB est parvenue à un accord avec l'Etat : le prix de cet abonnement est ramené au niveau de celui des mineurs d'âge, soit 43% du prix d'une carte de train domicile-lieu de travail.

## 👤 Quand le transport génère une plus-value sociale

Le transport de voyageurs apporte une contribution fondamentale à la mobilité durable. La SNCB a donc pour première mission sociale de donner au plus grand nombre la chance de se déplacer facilement et confortablement. Mais son rôle dans la communauté ne se limite pas à cela. Au travers d'actions et d'une assistance ciblées, l'entreprise entend aider la société à avancer.

Dans le cadre d'un contrat conclu avec l'Etat, la SNCB fait bénéficier certaines catégories de voyageurs de tarifs avantageux. Résolue à aller beaucoup plus loin dans la mise en oeuvre d'une politique de transport produisant une plus-value sociale et communautaire, l'entreprise a notamment organisé une importante opération autour de l'arrivée du Giro en Belgique. Un

“train rose” a été affrété pour promouvoir les quatre jours de passage du tour d'Italie, et des tarifs spéciaux permettaient aux amateurs de cyclisme de se rendre à Liège et Charleroi pour un prix modique et de manière écologique.

Autre initiative à signaler : le billet Culture, un passeport culturel proposé par la SNCB pour le prix abordable de 7 euros. Valable toute une journée, ce billet promotionnel permet d'accéder gratuitement (ou pour un prix très réduit) à toutes sortes d'activités culturelles proposées dans la capitale ou l'un des dix chefs-lieux de provinces.

La SNCB exprime également sa recherche d'une plus-value sociale dans ses campagnes de communication. Les voyageurs sont invités à suivre le conseil « Speedé toute la journée ? Allez travailler en train ».



Avant Noël 2006, les équipes de l'ONG Oxfam Solidarité ont vendu dans les trains des pralines issues du commerce équitable. La SNCB avait donné le coup d'envoi de cette opération, baptisée Fair Trains, en distribuant 75 000 pralines gratuites à l'heure de pointe matinale. L'action a rapporté près de 100 000 euros destinés à soutenir des projets de solidarité dans le monde entier.





## Oublié, perdu, trouvé

En 2006, 41 479 objets ont été oubliés dans les voitures par les voyageurs de la SNCB. Et si les parapluies et autres valises font naturellement partie des grands classiques, le personnel de train a aussi trouvé des objets beaucoup plus inhabituels : un fauteuil roulant, une jambe artificielle, une prothèse dentaire, un appareil auditif, une jante de voiture, un défibrillateur, une poupée gonflable, un vibromasseur, des vélos, ou encore toute une variété d'instruments de musique : violon, trompette, cor de chasse, tam-tam..

« Incroyable tout ce que vous pouvez faire dans le train vers l'école » rappelle-t-on aux scolaires. La SNCB s'est d'ailleurs intéressée au comportement social des jeunes clients, majoritairement utilisateurs du Go Pass; il leur est suggéré de « Ne pas jouer avec les pieds de l'accompagnateur de train ». Enfin, les familles avec enfants peuvent surfer sur le site [www.kidsonthemove.be](http://www.kidsonthemove.be), qui invite à prendre le train pour une excursion d'une journée.

L'agression est un phénomène de société préoccupant pour la SNCB. La sécurité des clients et du personnel en toutes circonstances est une priorité. A cet égard, la SNCB négocie avec la justice des actions rapides et une approche plus sévère envers des individus qui imaginent que le train est leur domaine privé. Des réunions régulières avec les procureurs des arrondissements judiciaires permettent de faire le point. La SNCB a en outre pris l'initiative de simplifier la procédure fort complexe contre les resquilleurs et fraudeurs par l'introduction des amendes administratives.

## 🕒 Lecture, culture et.... solidarité

Le train est un endroit idéal pour s'adonner à la lecture. C'est pourquoi la SNCB est partenaire de Stichting Lezen, une organisation qui promeut la lecture en Flandre. Majo De Sadeleer, directrice de Stichting Lezen, a été d'emblée enthousiasmée par le projet de collaboration : «Les adultes affirment vouloir lire davantage mais ne pas trouver le temps de le faire. Le train est l'endroit idéal pour la lecture. Vous êtes installé confortablement et vous avez du temps devant vous.» Pour inciter les voyageurs à lire, plus de 40 000 mini-livres ont été distribués dans les trains ; au sommaire : des citations sur les trains et des conseils de lecture de voyageurs. En 2007, un partenariat similaire est mis en place en Wallonie avec «La Foire du Livre».

Avant Noël 2006, les équipes de l'ONG Oxfam Solidarité ont vendu dans les trains de la SNCB quelque 13 000 boîtes de pralines issues du commerce équitable, ce qui a rapporté près de 100 000 euros destinés à soutenir des projets de solidarité dans le monde entier. Afin d'éveiller l'appétit des clients, la SNCB avait donné le coup d'envoi de cette opération, baptisée Fair Trains, en distribuant 75 000 pralines gratuites à l'heure de pointe matinale, avec le soutien de Kommil Foo.

## Rejoindre les plages sans réchauffer la planète

Il est aujourd'hui établi que l'atmosphère terrestre tend à se réchauffer. Les météorologues constatent une hausse des températures, et de nouveaux records de chaleur sont régulièrement annoncés.

En matière de chaleur estivale, la SNCB dispose de son propre baromètre : le taux d'occupation des trains à destination de la côte belge. Un nouveau record a été atteint en juillet 2006 : 735 000 voyageurs ont emprunté ces "trains des plages", soit 20 000 de plus que lors du caniculaire mois de juillet 2003. Le premier et le troisième week-end du mois, 63.000 amateurs de bains de soleil ont été transportés vers leur destination fétiche.

Pour permettre ce flux migratoire national, 213 trains rejoignent chaque jour le littoral. L'offre touristique a été étoffée quotidiennement de 72 trains (84 le samedi et le dimanche), et 247 trains supplémentaires ont été mis à disposition des touristes d'un jour. La SNCB a donc proposé un minimum de 37.000 places assises supplémentaires par jour, soit l'équivalent de 26.430 voitures !

Pour promouvoir le voyage de loisirs durable, la SNCB propose également des voyages directs entre Ostende-Bruges et Lille pendant l'été. Ce projet-test sera vraisemblablement réitéré en 2007.

## Prendre le train, c'est émettre moins de gaz carbonique

L'objectif du protocole de Kyoto n'est pas de réduire les transports, mais de faire en sorte que ceux-ci fassent appel à des moyens plus écologiques. Objectif : endiguer le réchauffement de la planète. Pour y parvenir, les émissions de CO2 doivent être limitées, notamment en diminuant l'utilisation de carburants fossiles.

Cet "avantage environnementiel" ne joue pas seulement dans le cadre des déplacements domicile-travail. En 2006, les voyages liés au tourisme et aux vacances ont représenté près de 1,1 million de voyageurs. Pour transporter tous ces touristes par la route, il aurait fallu affréter plus de 2 100 cars !

## Un soutien aux transports alternatifs

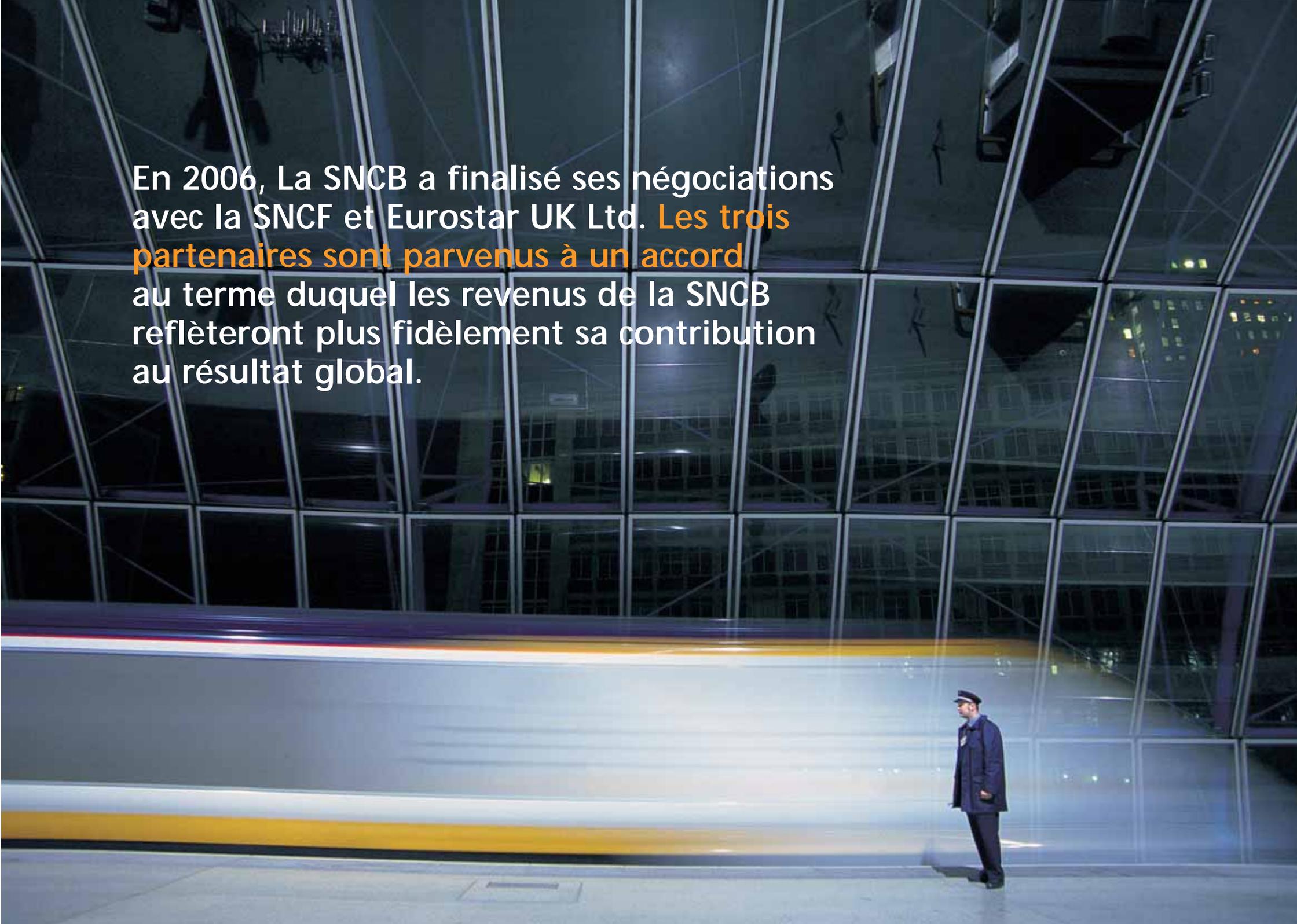
En Flandre comme en Wallonie, associations et pouvoirs publics organisent des semaines d'action pour la promotion des transports alternatifs. Non seulement le vélo, la marche à pied et les transports en commun contribuent à préserver l'avenir écologique de la planète, mais ils présentent des avantages considérables en termes de santé, de qualité de l'atmosphère dans les villes et d'aménagement du territoire. Décidée à collaborer à une large sensibilisation des divers acteurs sociaux et du grand public, la SNCB soutient à la fois la "Week van de Zachte Weggebruiker" (une semaine dédiée à la promotion de l'usage de la marche à pied et de la bicyclette) et la "Semaine de la Mobilité" (organisée depuis 1995 en région flamande et depuis 2000 en région wallonne).



Pour permettre la migration estivale vers la Côte, la SNCB propose 213 trains quotidiennement. L'offre est renforcée de 72 trains par jour (84 le samedi et le dimanche) et encore 247 trains supplémentaires pour la saison d'été. La SNCB a donc proposé un minimum de 37.000 places assises supplémentaires par jour, soit l'équivalent de 26.430 voitures !



# A l'heure du trafic international

A photograph of a high-speed train in motion at a modern train station at night. The train is blurred, showing its white and yellow colors. A person in a dark uniform and cap stands on the platform to the right, providing a sense of scale. The station has a large glass and metal structure. The text is overlaid on the upper left part of the image.

En 2006, La SNCB a finalisé ses négociations avec la SNCF et Eurostar UK Ltd. **Les trois partenaires sont parvenus à un accord** au terme duquel les revenus de la SNCB reflèteront plus fidèlement sa contribution au résultat global.



La nouvelle liaison directe  
Maastricht–Liège–Bruxelles a été  
inaugurée à la mi-décembre 2006.  
Afin d'augmenter la fréquentation  
des trains classiques directs entre  
la Belgique et les Pays-Bas,  
**une formule tarifaire avantageuse  
– 50% de réduction – a été lancée.**

A young man with short brown hair is shown in profile, talking on a black telephone. He is wearing a blue and white striped shirt. In the background, there are several travel brochures. One prominent brochure features a red high-speed train (TGV) and a collage of four small images: a sunset over a city, a street scene, a church, and a group of people. Below the collage, the text 'sterdam - Keulen' and 'sterdam - Cologne' is visible. Another brochure to the left shows a white train. The setting appears to be a travel agency office with large windows in the background.

Grâce aux Self Booking Tools, les agents de voyages sont désormais reliés directement au système de distribution de la SNCB, ce qui leur permet de réserver en une seule opération les accomodations et des billets de train internationaux en ligne via le BTN (Belgian Travel Net), sans passer par un centre d'appels de l'agence.

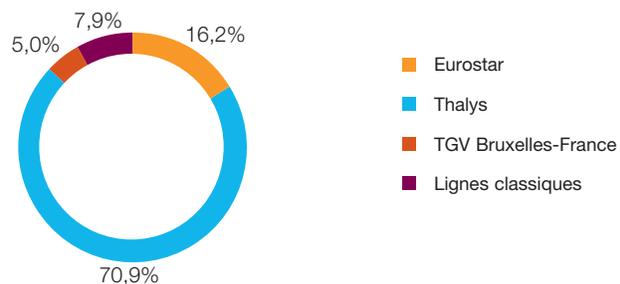
## Principaux chiffres trafic international de voyageurs (\*)

### Trafic international de voyageurs

	2006	2005	écart	%
Nombre de voyageurs (millions)	10	9,5	0,5	5,2
Nombre de voyageurs-km (millions)	1.085,6	1.039,2	46,4	4,5
Revenus du trafic (mio €)	200,9	185,5	15,4	8,3
Parcours moyen par client (km)	108,1	108,8	-0,7	-
Nombre de voyageurs par train (trains classiques intérieur et international)	235,2	226,5	8,7	3,8

(\*) les données de l'année 2005 ne sont donc pas comparables à celles publiées dans le rapport 2005 : le trafic transfrontalier en provenance et/ou à destination d'une gare située près de la frontière ; le trafic constitué d'une part importante de voyageurs intérieurs et les trafics d'approche TGV considérés par le passé comme trafic international sont désormais repris dans le trafic national

### Répartition du trafic par catégorie de titre de transport (voyageurs-km)



### Evolution trafic (millions voyageurs-km)

Lignes classiques	85,6
TGV	1000

Combinant un niveau de confort élevé à des temps de parcours imbattables, les trains à grande vitesse sont de plus en plus fréquentés. Les chiffres sont éloquentes : Eurostar a connu une excellente année avec un chiffre d'affaires en progression de 16,7% ; le TGV Bruxelles-France et l'ICE se sont également très bien comportés : ils ont affiché une croissance de 15,6%. Et Thalys, qui remportait déjà un franc succès, a encore progressé de 7,7%. Le trafic international classique est en légère croissance, à l'exception des trains gérés par la SNCB, en diminution de 11,3%. En 2006, les destinations situées juste après la frontière ont pu compter sur une meilleure liaison.

## 2006, un bon cru pour le trafic transfrontalier

Pour le transport international frontalier, le bilan de l'année 2006 est excellent. Au Sud du pays, des trains roulent désormais entre Virton, Rodange et Arlon, et la nouvelle liaison transfrontalière doit contribuer à désengorger les routes entre les Ardennes et le Grand Duché de Luxembourg.

La SNCB s'intéresse également aux pays limitrophes du Nord : la nouvelle liaison directe Maastricht-Liège-Bruxelles a été inaugurée à la mi-décembre 2006. Pour augmenter la fréquentation des trains classiques directs entre la Belgique et les Pays-Bas, une formule tarifaire avantageuse (50% de réduction) a été lancée. Les ventes de billets vers les Pays-Bas ont ainsi progressé de 11% pendant les mois de janvier et de février 2007.

Peu de changements sont à noter du côté des trains internationaux classiques. Les trains de nuit Paris-Bruxelles-Berlin-Hambourg roulent en Belgique, selon le contrat prévu : la SNCB ne supporte aucun frais mais ne retire aucun revenu de la vente des billets.

## Thalys et Eurostar ont le vent en poupe

Le trafic international de trains à grande vitesse surfant sur la vague de la mondialisation, Thalys et Eurostar se portent de mieux en mieux. L'offre a peu évolué : en 2006, seule la liaison Thalys hebdomadaire Bruxelles-Grenoble a été suspendue, le 10 décembre. Du côté d'Eurostar, du TGV Bruxelles-Sud de la France et d'ICE, de légères modifications ont été apportées. Les négociations avec la Deutsche Bahn sur une entrée de la compagnie allemande au capital de Thalys étaient bien avancées à la fin de l'année.

En 2006, Thalys a convoyé plus de 6,4 millions de voyageurs, soit une progression de 5,7% ; la part nette de la SNCB dans le chiffre d'affaires de la société approche les 121 millions d'euros, en croissance de 7,6%. Sur la ligne Paris-Bruxelles, le nombre de voyageurs et le chiffre d'affaires ont progressé respectivement de 7,3% et 9% ; les trains ont été occupés à 70%. Sur la liaison Paris-Bruxelles-Amsterdam, la fréquentation a augmenté de 7,7% et le chiffre d'affaires de 12,5% ; le taux d'occupation était tout juste inférieur à 75%. Sur Paris-Bruxelles-Cologne, le nombre de voyageurs a progressé de 3,8% et le chiffre d'affaires de 4,6%, tandis que le taux d'occupation avoisinait les 60%.

La croissance d'Eurostar est encore plus spectaculaire. Sur la ligne Bruxelles-Londres, Eurostar a acheminé plus de 2 millions de clients en 2006 (+8,2%). Les revenus ont même augmenté de 13,2%, atteignant un total de plus de 155 millions d'euros sur lequel la part de la SNCB représente 24,1 millions d'euros (hors commissions et frais de tunnel), soit une hausse de 13%. Le trafic Eurostar entre Bruxelles et Lille - 242 827 voyages - est comparable à celui de 2005 (+0,4%).

## Nouvel accord financier pour Eurostar

Enfin, l'année 2006 a vu la finalisation des négociations avec la SNCF et Eurostar UK Ltd. Les trois partenaires sont parvenus à un accord aux termes duquel les revenus de la SNCB reflèteront désormais plus fidèlement sa contribution au résultat global.

## Plus de clients vers Lille, moins vers le Sud

En 2006, 628 555 voyageurs ont emprunté la ligne de TGV qui relie Bruxelles au Sud de la France, soit une légère diminution (-1,3%). La part perçue par la SNCB a cependant augmenté d'un quart : elle s'est élevée à 7,9 millions d'euros. Destinations favorites des voyageurs : Lyon, Avignon, Valence et Bordeaux.

Sur la liaison TGV Bruxelles-Lille, le nombre de voyageurs transportés a progressé de 7%, passant à 222 560. La métropole du Nord de la France est donc une destination de plus en plus appréciée : si l'on

additionne les liaisons TGV et Eurostar, le trafic Bruxelles-Lille a progressé de 3,6% en 2006 (465 387 voyageurs transportés).

Les liaisons à grande vitesse vers les pays du Nord, quant à elles, devront attendre 2008. La livraison par AnsaldoBreda de trois voitures destinées à la liaison Amsterdam-Bruxelles accuse 22 mois de retard, une des causes étant l'absence d'une norme européenne sur le système de sécurité international ETCS, dont les TGV comme le matériel doivent être équipés.



La réservation en ligne est en pleine croissance : après une année 2005 déjà très positive, les ventes sur Internet ont progressé de 46% en 2006, et le chiffre d'affaires s'est élevé à 20,7 millions d'euros (+45%).



## Achat de billets : de plus en plus facile

Pour les liaisons transfrontalières comme pour le trafic intérieur, les gares demeurent un canal de vente privilégié : en 2006, les clients y ont acheté pour 125,9 millions d'euros de titres de transports internationaux. Les guichets constituent d'ailleurs un soutien aux canaux de ventes à distance : les clients peuvent s'y rendre pour retirer ou échanger un billet acheté par téléphone ou sur Internet, ou pour obtenir un complément d'information.

Lorsqu'ils souhaitent se renseigner et/ou acheter des billets pour Eurostar, Thalys, TGV, ICE Bruxelles-Francfort et le TRESKI, les clients peuvent aussi appeler le Call Center International, également compétent pour tout ce qui concerne l'échange, l'annulation ou l'assistance lors de la réservation en ligne. En 2006, sur les 544 000 appels traités par ce Call Center, 46% avaient pour objet des demandes de renseignements et 54% ont abouti sur une vente ; le chiffre d'affaires de l'année s'élève à 11,5 millions d'euros.

La réservation en ligne est en pleine croissance : après une année 2005 déjà très positive, les ventes sur Internet ont progressé de 46% en 2006, et le chiffre d'affaires s'est élevé à 20,7 millions d'euros (+45%). Quant aux ventes effectuées par les agents de voyages, elles ont généré en 2006 un chiffre d'affaires en hausse de 7%. Ceci s'explique, entre autres, par le déploiement de nouvelles applications telles qu'@lantis, qui simplifie la réservation sur l'ensemble de l'offre internationale. En outre, grâce aux Self Booking Tools, les agents de voyages sont désormais reliés directement au système de distribution de la SNCB.

Les tour-opérateurs peuvent ainsi réserver des billets de train internationaux en ligne via le BTN (Belgian Travel Net) en même temps que l'hôtel ; ils n'ont plus à passer par un call center. Cette avancée technique a permis aux ventes de progresser de 5%.



La Belgique bénéficiant d'une situation idéale – au cœur du réseau à grande vitesse européen –, Paris et Londres sont directement et facilement accessibles. Il est aujourd'hui possible, en une seule journée, de visiter une exposition au Centre Pompidou ou à la Tate Gallery puis de se promener dans la ville avant de rentrer le soir même au pays. Amsterdam suivra en 2008.



## La joint-venture BeNe Rail International enrichit son offre

BeNe Rail International, une joint-venture associant la SNCB et NS (Nederlandse Spoorwegen), pratique une politique de distribution conjointe. Pour 2007, l'accent est placé sur la commercialisation de la nouvelle offre Bruxelles-Amsterdam, qui sera développée parallèlement à l'arrivée de la ligne à grande vitesse. Les ventes de billets de train internationaux par l'opérateur Luxembourgeois CFL s'organisent également via les systèmes de BeNe.

## 🌐 La grande vitesse redessine la carte d'Europe

Les liaisons à grande vitesse ont bel et bien changé les habitudes de voyage en Europe. Avec des temps de parcours éclairés, les possibilités d'une escale vers les villes des pays voisins se font légion. D'autres destinations sont également accessibles facilement en TGV. Les amateurs de soleil et les amoureux de la Provence peuvent se rendre en très peu de temps sur leur lieu de villégiature préféré. Sans file et très confortablement.

La SNCB a choisi d'établir des liens de collaboration étroits avec les pays voisins de manière à commercialiser des produits intéressants. Avec une plus-value sociale de taille : en Europe, les déplacements internationaux se multiplient à un rythme effréné et les TGV sont un moyen de transport idéal pour ce type de trajets. Pour les hommes d'affaires, le gain de temps est double : ils arrivent vite à destination mais peuvent aussi continuer à travailler sur leur portable ou tenir une réunion dans le train.



Dans le cadre de la conférence environnementale de l'Union Européenne qui s'est tenue à Vienne en 2006, Treski a remporté le 1er prix du "Voyage écologique en Europe" dans la catégorie "Société de transport". Accéder aux pistes de ski est désormais possible en tenant compte de l'environnement.



## Emissions polluantes : avantage au train

Pour les déplacements internationaux, le train est le moyen de transport écologique par excellence. La SNCB ne mise pas uniquement sur les trains à grande vitesse mais entend également offrir une plus-value écologique dans certains segments de marché.

Le train de nuit Treski est un bon exemple de cette ambition. Economique, le Treski représente une alternative intéressante aux cars et autres avions low cost. Le train de nuit Treski qui relie Oostende à Innsbruck n'ayant pas rencontré un succès commercial immédiat, la formule a été adaptée pour la saison hivernale 2006-2007 : le train part de Bruxelles et arrive à Zell am See.

Aussi rapides que l'avion sur les distances inférieures à 600 km, les trains à grande vitesse présentent un bien meilleur "bilan écologique" : en 2004, l'organisation internationale de chemins de fer (UIC) a ainsi calculé que le coût des émissions causées par les avions était 35 fois plus élevé que celui des trains (selon un scénario de réchauffement climatique modéré). De ce point de vue, la poursuite de l'accord intermodal entre Thalys et Air France constitue très certainement un pas dans la bonne direction.



# A l'heure des entreprises



Créée en mars 2006,  
SIBELIT a permis à B-Cargo  
d'améliorer la qualité du  
transport de marchandises  
sur l'axe nord-sud Anvers-Milan.  
Grâce à une gestion centrale des  
moyens, une harmonisation de la gestion  
des sillons et un système central de « tracking  
& tracing », la productivité s'est sensiblement  
améliorée. In fine, le client dispose d'une **offre de  
haute qualité moyennant des tarifs compétitifs.**

En Belgique, B-Cargo a lancé le service pendulaire ZAP (Zeebrugge – Anvers – Pendulum). **Trois navettes** relie le nouveau terminal de Maersk (Zeebrugge) au Deurganckdok (Anvers). Un service intermodal entre Meerhout et Zeebrugge doit stimuler le développement de la région.



Sur une partie des liaisons one way assurées entre Anvers et Graz pour l'approvisionnement d'usines automobiles, B-Cargo a mis en place un service triangulaire qui permet le rechargement des trains reliant Regensburg à Anvers. Cette nouvelle configuration améliore sensiblement la rentabilité et la rotation des wagons.



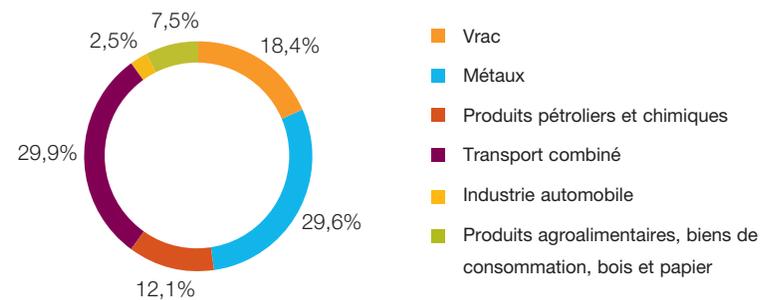
## Principaux chiffres Marchandises

### Marchandises

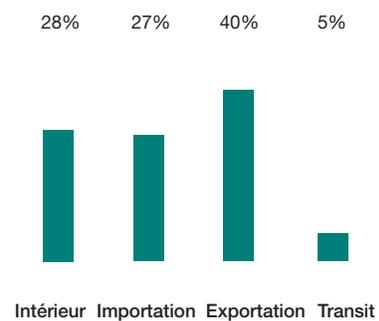
	2006	2005	écart	%
tonnage transporté (en milliers)	59,4	58,4	1	1,7
tonnes-km (millions)	8.442,2	7.975,2	467	5,9
distance moyenne	142,2	136,6	5,6	4,1
CA (mio €)	385,4	333,6	51,8	15,5

(chiffres production réelle)

### Trafic par secteur



### Répartition par courant de trafic



Fonctionner avec flexibilité et efficacité, continuer à rationaliser l'organisation, proposer au client des produits de haut niveau qualitatif dans des segments spécifiques : telles restent les principales missions de la division Marchandises. Les efforts de réforme de ces dernières années portent leurs fruits, l'assainissement financier est un objectif réalisable.

**B-Cargo a été performant en 2006 : le chiffre d'affaires a progressé de 15,5%, à 385,5 millions d'euros, alors que le volume transporté est en légère hausse, à 59,4 millions de tonnes. La division Marchandises peut se préparer à l'ascension finale vers les sommets.**

## Allier performances économiques et gestion rentable

La SNCB a souhaité que son département Marchandises adopte une stratégie résolument offensive. La Belgique dispose d'une situation géographique unique. Les ports du pays, en particulier, vont connaître une croissance moyenne de 7 % dans les 10 à 15 ans à venir. En outre, le département Marchandises dispose du savoir-faire nécessaire pour mettre en œuvre un réseau complexe.

B-Cargo a pourtant connu des heures difficiles. En 2002, le département accusait 180 millions d'euros de pertes sur un chiffre d'affaires de 360 millions. Or, en trois ans, ces pertes ont été réduites de 70%, soit une économie de 120 millions d'euros.

2006 était la dernière année avant la libéralisation complète du marché des marchandises. Six opérateurs concurrents utilisent désormais le réseau ferroviaire belge. Depuis 2007, ils seront libres d'opérer sur des liaisons purement intérieures. Mais B-Cargo fait face. Avec un chiffre d'affaires en hausse de 15,5% et des recettes du transport qui se montent à 343,2 millions d'euros – soit une progression de 14,2% par rapport à 2005 –, le transport de marchandises a clairement récolté les fruits de sa nouvelle stratégie.

## La stratégie en trois volets confirme son efficacité

Le département Marchandises se positionne comme un opérateur régional : le service fourni en amont ou en aval de la chaîne logistique fait souvent la différence. B-Cargo se démarque de la concurrence en apportant une plus-value sur la gestion des wagons et des locomotives de manœuvre, mais aussi sur les opérations dans les gares de formation et les services logistiques spécifiques.

Mais B-Cargo opère également en tant que corridor manager : sur plusieurs grands axes transfrontaliers, le département collabore avec d'autres opérateurs internationaux. En avril 2006, la société SIBELIT a été créée en partenariat avec Fret SNCF, CFF Cargo et les CFL. Objectif : assurer une production de qualité pour les convois de marchandises sur l'axe Nord-Sud Anvers - Milan.

Enfin, B-Cargo développe une offre « de spécialiste », spécifiquement adaptée à différents segments de marché : par exemple, le département propose aux acteurs de l'industrie sidérurgique et du transport intermodal des solutions sur mesure. Une flotte de wagons spécialisés est disponible. Pour tenir tête à la concurrence, une joint-venture a été constituée en 2006 avec la SNCF afin d'organiser conjointement le transport de minerai de fer, de riblons et de produits de l'acier. De même, la croissance constante du transport de conteneurs offre des perspectives intéressantes. La réorganisation de l'appareil de production se poursuit à un rythme soutenu. Pilotant la chaîne de production dans sa totalité, B-Cargo est en mesure

d'en optimiser tous les maillons :

- > Pour une gestion plus rationnelle, les gares de marchandises ont été regroupées en cinq zones géographiques dans le cadre des Rail Cargo Centers. Les fonctions ont été adaptées pour accroître la polyvalence du personnel.
- > La gestion du parc des locomotives de manœuvre vise un rendement maximal.
- > La rotation des wagons de marchandises a progressé de 15% en 2006.
- > Une révision du plan de transport « QuoWadis » est en cours. L'objectif, à tonnage constant, est de réduire les coûts de production de 35 %.
- > Les contrats de transport sont analysés en continu en fonction de leur rentabilité.



Avec un chiffre d'affaires en hausse de 15,5% et des recettes du transport atteignant 343,2 millions d'euros – soit une progression de 14,2% par rapport à 2005 –, le transport de marchandises a récolté les fruits de la nouvelle stratégie en 2006.

## Une excellence opérationnelle reconnue

Tout opérateur ferroviaire qui souhaite rouler à l'étranger doit produire deux attestations : une licence européenne qui lui reconnaît ce statut, et un certificat attestant qu'il satisfait aux impératifs de sécurité imposés dans le pays concerné. En 2006, B-Cargo a obtenu des attestations pour l'Allemagne – valables immédiatement pour l'ensemble du réseau – et pour les trajets vers les villes françaises de Creuzwald et Fréthun (en France, une attestation doit être demandée pour chaque liaison).

B-Cargo était déjà en possession d'un certificat pour des trajets jusqu'à Budel et a obtenu la licence pour tout le réseau hollandais. Elle exploite maintenant des trains ERS entre Rotterdam et Anvers.

L'optimisation du service tient une place centrale dans la nouvelle approche adoptée par B-Cargo pour Arcelor. Une charte de qualité détaillée décrit l'ensemble des étapes et opérations qui permettent au transporteur d'assurer la qualité du service ; elle précise notamment la procédure à suivre pour la commande des wagons vides, les normes en matière d'information sur le transport, les procédures de facturation et de droits de stationnement, l'établissement de la lettre de voiture et la communication avec le client.

## Minerai, charbon, calcaire et métaux : sur la voie du redressement

Dans le domaine du vrac, le transport intérieur de minerai de fer avait connu en 2005 des problèmes qui ont été résolus au cours de l'année 2006. Grâce à un suivi quotidien, le transport de coke entre Seraing et Dunkerque, qui s'effectue en parallèle avec celui des rouleaux de tôle entre Dunkerque et Kinkempois, affiche une fiabilité exemplaire ; l'acheminement du charbon entre le port d'Anvers et l'Est de la France via la ligne Athus-Meuse est désormais assuré par SIBELIT, ce qui améliore la rentabilité des opérations ; entre Anvers, la région de la Sarre et l'Allemagne du Sud, les problèmes de congestion à Aix-la-Chapelle-Ouest ont occasionné des retards pour certains trains de charbon ; le transport de minerais et de matériaux de construction a été rationalisé, ce qui a permis d'en améliorer la rentabilité. Signalons que B-Cargo assure également le transport de libages (ballasts) pour le compte d'Infrabel. Quant au transport de calcaire entre Walcourt et Millingen, il est confronté à des retards dus à la capacité limitée de la ligne Charleroi-Couvin. Le secteur des produits métallurgiques est en plein redressement. Le trafic de produits sidérurgiques et de métaux non ferreux a progressé en 2006, tant en volume qu'en chiffre d'affaires. Dans ce domaine, la signature de contrats pluriannuels permet à B-Cargo de fournir un service sur mesure.

## Produits pétroliers et chimiques : B-Cargo maintient sa position

L'approvisionnement en brames amenées par bateaux via le port de Gand s'est accru. Les transports de coils, de produits finis et de tubes affichent en revanche une progression globale. A noter : les flux de produits semi-finis entre les sites d'une même entreprise sont en recul.

Enfin, les exportations de minerais non ferreux vers les Pays-Bas et l'Allemagne sont restées stables, mais en raison des problèmes de congestion déjà évoqués, la qualité du service n'a pas été constante sur l'axe Montzen-Aix-la-Chapelle-Ouest.

A Anvers comme à Feluy, les transports de produits pétroliers ont légèrement ralenti en 2006, notamment du fait des températures clémentes à l'automne, du caractère spéculatif de ce marché et d'un incident survenu dans une raffinerie d'Anvers. Contrairement à ce qui s'est passé dans les pays voisins, où les entreprises ferroviaires privées se sont approprié le marché, B-Cargo est parvenu à conserver ses positions dans le transport de produits pétroliers de Belgique vers le Grand-duché de Luxembourg et la Suisse, ses deux principales destinations.

Le transport d'engrais, principalement destiné à

la France, a connu une forte baisse en raison de difficultés logistiques de la SNCF et de la livraison directe aux agriculteurs (une configuration mise en place pour éviter les explosions dans les lieux de stockage intermédiaires).

Grâce à une approche logistique menée conjointement avec les entreprises ferroviaires partenaires, le transport de produits chimiques ne régresse que légèrement malgré la perte de plusieurs gros contrats. La tendance du secteur du transport de conteneurs entre les quais d'Anvers reste positive, avec une évolution claire des liaisons en direction du Deurganckdok.



Le 9 septembre 2006, l'European Intermodal Association a décerné son Intermodal Award au département marchandises de la SNCB pour son projet NARCON. L'ensemble représente une rupture de charge d'environ 200 000 camions par an.



## Transport combiné : amélioration des résultats et de la qualité

Si le transport de conteneurs affiche une belle progression, tant en termes de volumes qu'en chiffre d'affaires, c'est notamment parce que B-Cargo a pu mettre en place plusieurs nouvelles liaisons internationales. Ainsi, depuis 2006, un train direct relie Genk à la ville roumaine d'Oradea, ce qui constitue une première pour la SNCB. De plus, une navette entre Anvers et Strasbourg est désormais opérationnelle, et une équipe entièrement belge assure, avec ses propres locomotives, une liaison directe vers la région de la Ruhr à partir d'Anvers et de Zeebrugge.

Les liaisons existantes avec l'Italie et l'Espagne ont encore progressé en 2006, proposant davantage de trains et des destinations supplémentaires. Sur ce segment, B-Cargo utilise à la fois des trains directs et des trains Cortax ; ces derniers ont connu une hausse des volumes si forte qu'elle a entraîné des problèmes de capacité. En outre, le développement des transports vers l'Espagne est considérablement freiné par la saturation du passage de frontière Cerbère-Port-Bou.

En Belgique, B-Cargo a lancé le service pendulaire ZAP entre Anvers et Zeebrugge, et trois navettes relie désormais le nouveau terminal de Maersk au Deurganckdok. Mis en place entre Meerhout et Zeebrugge, un service intermodal doit stimuler le développement économique de la région. Le réseau NARCON, lancé en 2004, a encore prouvé son efficacité et sa compétitivité. Une liaison avec Anvers-Rive Gauche peut contribuer au développement du port du pays de Waas.

L'amélioration de la qualité des services existants est également un souci constant. La nouvelle organisation du service Athus-Rotterdam, qui fait appel à des locomotives belges jusqu'à Rotterdam-Waalhaven, illustre bien l'approche innovante de B-Cargo. Sur une partie des liaisons one way Anvers-Graz (pour l'approvisionnement d'usines automobiles), la mise en place d'un service triangulaire permet le rechargement des trains à partir de Regensburg vers Anvers. Cette nouvelle configuration améliore sensiblement la rentabilité et la rotation des wagons.

## Produits agricoles et alimentaires, biens de consommation, bois et papier : des bilans contrastés

En 2006, B-Cargo est parvenu à récupérer le transport de 130 000 tonnes de blé à partir de la France. Le transport de betteraves sucrières, suspendu en 2005, a repris entre Poperinge et Moerbeke (il représente un volume annuel potentiel de 150 000 à 170 000 tonnes). Sur le segment des produits du papier et du bois, la concurrence des autres modes de transport est vive.

Compte tenu des difficultés que rencontrent certains constructeurs, de la délocalisation d'activités vers d'autres pays et de la concurrence des opérateurs ferroviaires privés, le segment de l'industrie automobile reste en recul malgré la signature de nouveaux contrats et l'extension des transports existants.

Du côté des transports exceptionnels, enfin, le secteur du nucléaire est en progression ; toutes les importations et exportations transitent par Anvers. Les transports militaires stagnent, mais les flux de machines depuis la France vers Boom sont en forte augmentation. B-Cargo assure également l'acheminement des nouvelles rames de métro – les Boa – pour le compte de la STIB, la compagnie des transports bruxellois.

## Assumer sa responsabilité sociale

Comme l'explique Albert Counet, general manager marchandises, « la SNCB peut rendre B-Cargo immédiatement rentable si nous supprimons 30 % de l'offre. Mais cela serait inacceptable sur le plan social. Nous avons une responsabilité par rapport à l'économie belge et vis-à-vis de nos collaborateurs.»

Pour autant, le département Marchandises n'a pas vocation à "tout faire pour tout le monde". C'est surtout sur des segments de marché comme l'acier, le transport de vrac et le transport de conteneurs, qui représentent 80 % du chiffre d'affaires de B-cargo, que le train peut générer une plus-value sociale en proposant un véritable accord "gagnant-gagnant". Une bonne desserte des ports figure également parmi les choix stratégiques, avec une importante dimension économique et sociale.

Car opter pour le transport par rail permet de concentrer les flux de marchandises, ce qui se traduit par des avantages non négligeables sur les conditions de vie. Les zones résidentielles pâtissent en effet d'un trafic de camions en hausse constante et les entreprises recherchent de l'espace supplémentaire : concentrer les activités économiques autour des terminaux ferroviaires, c'est éloigner les transports de marchandises des zones densément peuplées tout en limitant sensiblement les trajets nécessaires au transbordement. Les corridors du transport ferroviaire étant fixes, ils offrent en outre davantage de capacité que la route sur une superficie moindre. Autre donnée intéressante pour un aménagement du territoire cohérent et durable.

## Les atouts environnementaux du fret ferroviaire

Pour transporter une tonne sur un kilomètre, un train de marchandises émet cinq fois moins de CO2 qu'un poids lourd. En proposant les produits performants et adaptés aux attentes et aux besoins des entreprises, le département Marchandises peut donc contribuer à la protection de l'environnement. En Belgique, pays de transit par excellence, des flux de marchandises très importants passent par les ports, même si l'intensité du trafic de camions a considérablement augmenté au cours des dix dernières années. C'est surtout le transport par conteneurs qui progresse, or dans ce domaine, le train peut offrir une alternative durable à la route. B-Cargo dispose en effet d'un réseau dense, y compris pour le trafic intérieur.

NARCON en est un bel exemple. Il s'agit de navettes ferroviaires qui relient les quais du port d'Anvers au Main Hub, qui est, comme son nom le suggère, le plus grand terminal intermodal du pays. De là, les navettes repartent vers d'autres terminaux belges : Courtrai, Mouscron, Charleroi, Athus et Zeebrugues. Fort d'un horaire fixe et d'une grande fiabilité, ce projet prouve que le train a aussi des atouts à faire valoir sur les distances courtes et moyennes. Grâce au bon bilan environnemental, NARCON peut bénéficier d'aides publiques.

Par ailleurs, le service ZAP (Zeebrugues-Anvers-Pendulum) contribue également à réduire les files de camions entre le port d'Anvers et la côte ; il représente l'équivalent de 150 000 camions par an.



Les ports sont les moteurs de l'économie belge, et le train doit contribuer à accroître leurs performances. A Anvers, où le rail est traditionnellement très présent, le succès du développement de la rive gauche dépend de la croissance du transport ferroviaire. B-Cargo établit donc de nouvelles liaisons avec le port du pays de Waas.



# A l'heure de la mobilité



En 2006, la SNCB a commandé à Siemens **60 locomotives électriques** de type Europrinter ES60U3 livrables entre janvier 2009 et juin 2010. Le coût unitaire de chaque locomotive étant de 3,52 millions d'euros, l'investissement total se monte à 211 millions d'euros.



Au cours de l'année 2006, et pour la deuxième année consécutive, la SNCB a réduit son stock de pièces de rechange, une économie de 8,74 millions d'euros. Les retards causés par du matériel défectueux ont diminué de 4,8 %.



La qualité délivrée par les ateliers de la SNCB inspire confiance aux autres opérateurs : en 2006, la **SNCF a confié l'entretien de 20 rames de TGV supplémentaires aux ateliers TGV de Forest**, qui assurent déjà celui du matériel roulant d'Infrabel et d'une série de rames TGV de la SNCF, DB et NS.

**Faisant face à une augmentation spectaculaire du nombre de clients – une tendance dessinée dès 1995 et qui s'est encore confirmée en 2006 –, la SNCB doit optimiser l'utilisation de son matériel roulant. La maintenance ordinaire, les grandes révisions et le nettoyage des trains sont organisés de manière à garantir en permanence une capacité maximale. La volonté de conserver un haut niveau de qualité se traduit par la modernisation systématique du matériel plus ancien. L'achat d'une troisième série de voitures à deux niveaux doit permettre d'absorber la croissance attendue dans un futur proche.**

## Investir dans des trains neufs, plus modernes

Dimension extrêmement stratégique, la préparation du Réseau Express Régional (RER) s'est poursuivie en 2006 : le réseau CityRail compte désormais une liaison supplémentaire, et les crédits d'investissement nécessaires pour commander de nouvelles rames de RER ont été approuvés.

Pour le trafic intérieur de voyageurs, la SNCB a même commandé à Siemens 60 locomotives bitension capables de rouler à 200 km/h. Représentant un montant total de 211 millions d'euros pour cette première livraison, le contrat conclu avec Siemens prévoit une option sur 60 engins supplémentaires.

En 2007, la mise en service de nouvelles voitures à deux niveaux va considérablement accroître la quantité de places assises disponibles; la modernisation des voitures M4 sera poursuivie, tout comme le réaménagement de la première série de voitures à deux niveaux M5.

Parallèlement, l'élimination du matériel plus ancien suit naturellement son cours. Le nombre de places assises offertes aux clients s'est dès lors réduit cette année d'une centaine de places, en passant à 277.700 unités. L'an passé, six motrices électriques ont été ainsi mises hors service; la modernisation des modèles 70, 73, 74, 78 et 79 s'est poursuivie, et la préparation de 40 rames motorisées CityRail a été lancée. Treize locomotives électriques et trois locomotives diesel ont été retirées du service. Les modèles 52, 53, 54 et 62/63 "en fin de vie" sont principalement utilisés par Infrabel et TUC Rail.

## Voitures à deux niveaux : logeables et confortables

La première voiture M6 supplémentaire sera livrée à la fin de cette année. En tout, 90 voitures à deux niveaux doivent entrer en service dans le courant de l'année 2007. La commande prévoit également la livraison de 32 voitures pilotes dont 19 équipées d'un système d'attelage automatique qui permet de faire partir un train dans la direction opposée sans avoir besoin d'une deuxième locomotive ; particulièrement pratique dans les gares terminus avec interruption des voies, cette fonctionnalité économise du temps et de l'argent.

Les trains à deux niveaux absorberont la croissance continue du nombre de clients.

Au total, les 370 voitures M6 que comptera la SNCB offriront 47 000 places assises, un investissement de près de 550 millions d'euros. Les voyageurs apprécient le confort de ces voitures, proche de celui des motrices MR96 et des voitures I11.

En parallèle, la SNCB a lancé le processus de modifications des locomotives existantes de type 27 en vue de la mise en service des nouvelles voitures à deux niveaux.

L'aménagement des nouveaux trains de la SNCB est signé Axel Enthoven, un designer de renommée internationale mis en vedette par le Musée du Design de Gand, qui a exposé en 2006 une grande partie de ses créations.



Les trains à deux niveaux absorberont la croissance continue du nombre de clients. Au total, les 370 voitures M6 que comptera la SNCB offriront 47 000 places assises, un investissement de près de 550 millions d'euros.



## CityRail, ou les prémices du RER

Conçu pour décongestionner le trafic bruxellois, le futur de Réseau Express Régional commence à prendre forme. C'est dans cette optique que la SNCB a lancé CityRail, un projet destiné à accroître la fiabilité de l'offre à l'intérieur et autour de la capitale.

La qualité de CityRail est suivie très attentivement, et les premiers chiffres sont encourageants. Les liaisons sont déjà assurées par des automotrices doubles modernisées. Les automotrices seront équipées d'informations voyageurs visuelles, et les annonces audio seront automatisées en 2007.

Durant l'année 2006, la SNCB a aussi décidé de moderniser 130 voitures à deux niveaux de type M5, ainsi que les 139 motrices électriques de type 80, 82 et 83 (type break) et les 44 automotrices quadruples. Le confort et le design font l'objet de toutes les attentions. Les sièges, l'éclairage et l'aménagement intérieur vont être modifiés. Des toilettes en système fermé et des toilettes pour handicapés seront installées, et une partie fonctionnelle équipée de sièges rabattables offrira de l'espace supplémentaire, notamment pour les voyageurs en fauteuil roulant et les clients qui emportent leurs vélos.

## Objectif qualité pour les ateliers

N'ayant cessé de s'étoffer au fil des années, le parc de locomotives, de motrices et de voitures de la SNCB est très hétérogène. Non seulement cette diversité implique de longues formations, indispensables pour bien connaître le matériel, mais elle alourdit la charge financière des ateliers, qui doivent gérer des stocks importants de pièces de rechange. La SNCB souhaite remédier à ce problème. Ainsi, lors du processus de modernisation, les designers et les ingénieurs utilisent autant que possible des éléments déjà existants, cette standardisation permettant également de réduire les stocks. Optimisant la gestion de la chaîne logistique, le déploiement du programme informatique SAP contribue aussi à la réduction des stocks. In fine, le taux d'immobilisation des wagons B-Cargo est en baisse significative, ce qui réduit également les coûts du transport de marchandises. En 2007, les ateliers centraux moderniseront 47 voitures et 22 motrices ; 27 voitures internationales seront adaptées au trafic intérieur.

La qualité délivrée par les ateliers inspire confiance à nos partenaires : la SNCF a confié l'entretien de 20 rames de TGV supplémentaires aux ateliers TGV de Forest, qui assurent déjà celui du matériel roulant d'Infrabel et des rames TGV de la SNCF, de DB et de NS. Ces prestations effectuées pour le compte de tiers permettent d'optimiser la rentabilité.

La SNCB souhaite également que les nouvelles locomotives, rames et voitures affichent un haut niveau de fiabilité dès leur livraison.

A l'avenir, les fournisseurs se verront donc infliger de lourdes amendes s'il s'avère que tous les défauts de jeunesse de leur matériel n'ont pas été corrigés. Lorsqu'un particulier achète une voiture, il s'attend également à ne pas être confronté à des pannes la première année, ni à devoir acheter des pièces de rechange importantes à l'avance.

## Un solide ancrage local

Les ateliers de la SNCB représentent d'importants employeurs locaux. Les quatre ateliers centraux de Malines (1200 temps plein), Salzinnes (750 temps plein), Gentbrugge et Cuesmes emploient au total plus de 2700 personnes. Au total, les effectifs des ateliers dépassent les 5000 collaborateurs, sans compter les postes d'entretiens et de nettoyage et les voitures-ateliers.

Ces structures accueillent régulièrement des écoles techniques, de façon à donner aux futurs travailleurs une idée des métiers et des possibilités d'évolution que peut offrir la SNCB.

Mais l'atelier central de Malines est l'occasion d'un véritable partenariat avec la ville. A l'occasion de la visite du bourgmestre Bart Somers, l'administrateur délégué Marc Descheemaeker a annoncé qu'une partie du terrain serait libérée pour la réalisation du Diabolo, une ligne qui doit relier directement Malines et Anvers à l'aéroport de Zaventem.

Marc Descheemaeker et Bart Somers montrent le tracé du futur boulevard



L'aménagement d'un contournement ferroviaire va accroître la capacité de la gare de Malines et permettra également un passage rapide des TGV. De même, la SNCB participe à l'étude de la réalisation d'un nouveau « boulevard urbain » qui viendrait compléter le ring de Malines, sur les terrains de l'atelier. Ce projet contribuerait de manière constructive et significative au développement de l'agglomération.





Depuis l'instauration, en 2001, de la collecte sélective, l'atelier central de Salzennes a constamment diminué la quantité de déchets résiduels. La quantité de déchets produits, qui s'élevait encore à 300 tonnes par an en 2000, avait diminué de moitié l'année suivante ; en 2006, elle n'était que de 70 tonnes.



## Normes ISO 9001, ISO 14001 et OHSAS 18001 : des méthodes certifiées durables

Investir dans la qualité est une démarche à long terme, visant à rendre le fonctionnement d'une organisation plus économique et plus efficace. Parce qu'il exige l'implication de tous les collaborateurs, le processus d'obtention d'un certificat constitue un bon moyen de stimuler l'amélioration. Se voulant exemplaire en matière de qualité, la SNCB mise donc largement sur la certification ISO 9001.

Dans les domaines de l'environnement (ISO 14001), de la sécurité et de la santé (OHSAS 18001), la SNCB veut également faire certifier ses installations et ses procédures. Les ateliers de la SNCB sont très performants sur ce point : ceux de Salzennes, Cuesmes et Anvers ont déjà obtenu un certificat ISO 14001 ; les autres ateliers préparent la procédure.

Pour tous les certificats en cours, la SNCB va signer un contrat unique avec un bureau capable de certifier les trois normes – ISO 9001, ISO 14001 et OHSAS 18001 – en 2007.

## L'environnement, un élément central de la politique de gestion des déchets

La réduction de la consommation énergétique est une nécessité de plus en plus évidente pour l'avenir de la planète. Sur ce plan, la SNCB fournit également des efforts notables. Les actions sont très diverses : isolation de toitures, installation de chauffage à faible consommation d'énergie, remplacement des vitres en verre par du plexiglas ou du double vitrage, contrôle des pertes dues à des fuites... Une enveloppe d'un million d'euros est consacrée à la rénovation des bâtiments de service, mais celle-ci se traduira par des économies à court terme.

La SNCB veille attentivement au respect des réglementations environnementales, de plus en plus strictes. Notamment en matière de gestion de déchets, l'entreprise a consenti d'énormes efforts. Le résultat : une réduction de deux tiers des déchets résiduels au niveau des ateliers centraux.

# A l'heure des collaborateurs



**85 accompagnateurs de train ont été embauchés en 2006.**  
Ils ont suivi une formation de base de 90 jours dispensée selon le nouveau plan de formation, qui met l'accent sur la pratique, l'auto-responsabilisation et l'attitude professionnelle.

En 2006, 366 conducteurs de train ont été recrutés et 88 conducteurs de manoeuvre sont formés. **Malgré cela, la SNCB recherche encore des candidats supplémentaires,** notamment pour travailler du côté du port d'Anvers.





Les ateliers de la SNCB offrent **une multitude de possibilités pour du personnel avec un profil plus technique.** En 2006, 256 nouveaux collaborateurs ont su démarrer leur carrière.

## Les conducteurs de train se font rares

**“L’individu est la ressource centrale, la plus rare et la plus précieuse, de notre société.”**  
**Le consultant américain Peter F. Drucker a bien entendu mille fois raison, à plusieurs titres. Non seulement l’humain est au centre de toutes les activités de la SNCB, mais comme d’autres entreprises ambitieuses, nous ressentons un tarissement progressif de la source de collaborateurs potentiels.**  
**Du personnel de qualité, ça se mérite. En effet, la motivation en interne procure également des avantages en externe.**

La pyramide des âges de la SNCB reflète fidèlement celle de la Belgique. La plupart des baby-boomers auront bientôt pris leur retraite... et laisseront derrière eux un grand vide sur le marché du travail. Ainsi, au cours des dix années à venir, environ la moitié du personnel de la SNCB va quitter l’entreprise.

Pourtant, la mobilité continue à augmenter en Belgique, et le nombre de clients est en hausse ; si la SNCB veut atteindre les objectifs qualitatifs qu’elle s’est fixée, l’offre doit suivre la demande. Le recrutement de forces vives s’impose donc comme l’une des priorités de l’entreprise, qui collabore pour cela avec Holding.

L’accent est mis, avant tout, sur le recrutement des conducteurs et des accompagnateurs de train. D’où l’importance de la décision prise par les pouvoirs publics : seuls les centres de formation de la SNCB sont autorisés à former les conducteurs de train et le personnel de bord devant travailler sur le réseau ferroviaire belge.

Les candidats conducteurs de train suivent un nouveau programme de formation faisant appel aux outils les plus modernes comme les simulateurs par exemple, ce qui permet des formations et des recrutements massifs. 100 conducteurs de train ont été formés sur toute l’année 2005, alors que 366 candidats suivent annuellement la formation poussée de 250 jours.

Pour la profession de conducteurs de manoeuvre, qui offre surtout des postes à Anvers, les candidats sont relativement peu nombreux. Cela tient notamment à l’abondante offre de travail proposée sur le port, mais aussi aux salaires élevés versés dans certains secteurs comme la chimie. A la SNCB, 88 conducteurs de manoeuvre sont formés chaque année en 175 jours. Les ateliers ont recruté 256 nouveaux collaborateurs en 2006.

## Les accompagnateurs accompagnés

Pour compenser les départs en retraite, 85 accompagnateurs de train ont été embauchés en 2006. Ils ont suivi une formation de base de 90 jours dispensée selon le nouveau plan de formation, qui met l'accent sur la pratique, l'auto-responsabilisation et l'attitude professionnelle. Le projet « coaching » témoigne de la grande attention portée à l'accompagnement individuel du personnel de bord. La communication verticale est stimulée, de façon à ce que la direction puisse corriger la diffusion d'informations et améliorer le service clientèle. Pendant et immédiatement après la formation de base, les coaches font office de caisse de résonance et de conseillers pour les accompagnateurs de train nouvellement recrutés.

## L'insécurité en baisse

Les accompagnateurs de train constituent la «carte de visite» de la SNCB : point de contact privilégié avec le client, ils comprennent leur état d'esprit, saisissent leurs attentes. Faut-il s'étonner de ce que le chef de bord et ses collègues jouent un rôle clé en matière de traitement de l'insécurité pour le personnel et les clients ?

En 2006, le nombre d'agressions contre le personnel d'accompagnement des trains a baissé : par rapport à 2005, les incidents physiques et les agressions verbales ont reculé respectivement de 302 à 229 et de 532 à 458. Dans 75 % à 80 % des cas, les incidents sont liés à des resquilleurs.

Pourtant, le nombre de jours de congé maladie pris à la suite d'une agression a sensiblement augmenté : de 1311 en 2005, il est passé à 1674 en 2006. En d'autres termes, l'impact de ces incidents sur le personnel est de plus en plus fort, y compris dans les cas d'agressions verbales.

La SNCB prend des mesures supplémentaires pour garantir la sécurité dans les trains. Le traitement des conflits est un sujet incontournable de la formation, et au moins deux accompagnateurs sont présents à bord des premiers et derniers trains «à risque» ; en outre, des campagnes de prévention informent les voyageurs sur les conséquences financières du resquillage. Les contrôles d'accès à l'entrée des gares ont été renforcés, et la collaboration avec les services de sécurité Securail et la police fédérale des chemins de fer s'est intensifiée sur les lignes sensibles.

La violence n'est pas seulement un problème professionnel : toute la société y est confrontée. Ainsi, l'année 2006 a été marquée par un événement qui a profondément choqué les collaborateurs de la SNCB. En juin, le conducteur de train Guido De Moor est mort à Anvers, victime d'un acte de violence dans le bus qui le menait à son travail. Son enterrement s'est transformé en un impressionnant hommage rendu par ses collègues de tous les dépôts. Des délégations sont même venues de l'étranger.



Miser sur les collaborateurs est une stratégie payante. Tous les secteurs d'activité montrent une forte hausse de la productivité. Dans le transport national de voyageurs les bénéfices par voyageurs-kilomètres avoient de 3,5%, en international la progression est de 3,9% et la division marchandises fait une belle avancée de 7,9%.



## Plus de collaboration et d'échanges internes

Pour reprendre les mots d'Alvin Toffler : « Les analphabètes du XXIe siècle ne seront pas ceux qui ne sauront ni lire ni écrire, mais ceux qui ne sauront pas apprendre, désapprendre et réapprendre. » L'époque où il était envisageable de baser toute une carrière professionnelle sur des connaissances acquises lors des études est révolue : ne pas avancer, c'est reculer.

Consciente de cette évolution, la SNCB a organisé en 2006 le premier « X-Change », un atelier destiné aux cadres supérieurs et consistant à stimuler les compétences et les échanges interprofessionnels. La SNCB veut en finir avec les répartitions rigides et compartimentées : seul le développement d'une nouvelle culture d'entreprise permettra de garder une longueur d'avance sur la concurrence. Les thèmes abordés sont très divers : améliorer les conventions opérationnelles, mieux maîtriser les budgets et les coûts, adopter de nouvelles techniques, promouvoir l'image d'entreprise, faire davantage avec moins de moyens... A partir de 2007, tous les cadres sont

impliqués dans cette approche.

Afin de faciliter la communication entre la direction et les collaborateurs, un nouveau forum a été créé sur l'Intranet SNCB. Les membres de la direction y répondent aux questions posées par le personnel sur l'avenir du site. Compensant la répartition des services sur l'ensemble du territoire, cet outil offre également une alternative à la structure pyramidale de la hiérarchie. Après un début hésitant, les questions sont rapidement devenues de plus en plus nombreuses et spontanées.

Pour faciliter les contacts locaux, les comités de direction se réunissent dans les ateliers, les gares et autres lieux de travail. Ces initiatives donnent également aux managers l'occasion de rencontrer les représentants des organisations professionnelles et d'aborder les problèmes locaux. Une "écoute active" qui a notamment permis de prévenir plusieurs conflits sociaux.



Le comportement des conducteurs de train peut avoir une influence sur la consommation énergétique : ils sont encouragés à ne pas accélérer ni freiner trop rapidement, à anticiper les hausses et les baisses de vitesse, et à adopter un comportement globalement défensif. Des aspects largement abordés lors des formations.



## 👤 Valoriser les talents

La SNCB prône une longue histoire de diversité. Offrant une multitude de métiers, elle permet des carrières intéressantes pour tous les talents.

Les services du personnel reconnaissent plus de 20 catégories de personnel différentes, accessibles pour une multitude de diplômes, de l'A3 à l'ingénieur civil.

Mais la technicité et les horaires décalés inhérents aux fonctions clés des chemins de fer – tels les conducteurs et les accompagnateurs de train - en ont fait une entreprise fort masculine, évolution qui est néanmoins en train de changer depuis quelques années. Plus généralement le management cherche une diversité qui reflète mieux la constitution actuelle de la population.

Pour la deuxième année successive, la SNCB a organisé un « Ladies' Day », cette fois en l'honneur des femmes du Groupe SNCB. L'objectif de cette journée est d'observer de plus près la position de la femme dans la compagnie et de donner une impulsion afin que les femmes se sentent encore mieux intégrées dans leur fonction. « Il est difficile de comprendre que plus de 60 ans après l'octroi du droit de vote aux femmes, celles-ci représentent toujours moins de 10 % du personnel de Groupe SNCB », résume Marc Descheemaeker. Edmée De Groeve, présidente du Conseil d'administration, souligne que les femmes

peuvent apporter une réelle valeur ajoutée à la SNCB. Selon elle, les qualités féminines doivent être davantage prises en compte lors des recrutements et des promotions. Pour que l'ensemble des collaborateurs puisse compter sur la même évaluation et la même reconnaissance.

Pour soutenir les talents prometteurs – et en remerciement à l'ancien administrateur délégué Karel Vinck pour ses services rendus, la SNCB a lancé le Karel Vinck Award en collaboration avec les partenaires du groupe ferroviaire, ABX et Umicore. Le prix de 25 000 euros a été décerné pour la première fois en 2006. Il est revenu à un étudiant ingénieur civil de la KUL qui aura ainsi l'occasion de suivre un MBA dans une université américaine.



La SNCB entend modifier son image trop "masculine". En 1989, les femmes ne représentaient que 3% des effectifs. Et si ce pourcentage augmente – il est actuellement de 8 % –, il est encore loin de refléter la composition de la population belge.

## 🌍 Sensibiliser le personnel à un comportement durable

Avec Holding et Infrabel, la SNCB veut réduire la consommation énergétique. En 2006, une campagne est lancée pour inciter le personnel à réduire la consommation d'énergie sur les lieux de travail. C'est l'un des engagements pris par l'entreprise vis-à-vis des pouvoirs publics. Les mesures proposées vont de l'extinction des lumières en sortant au fermeture d'une porte ouverte ou au signalement d'un appareil de chauffage mal réglé.



# Filiales et participations



Par ses filiales, la SNCB commercialise le transport par rail et les services porteurs qui fournissent une valeur ajoutée au transport lui-même. Certaines filiales sont ainsi actives dans les navigations fluviales intérieures mais aussi dans le transport maritime. L'exploitation des terminaux bimodaux et trimodaux est également confiée aux entreprises dans lesquelles SNCB possède des intérêts. Pour garantir un service complet au secteur de l'acier, la SNCB a une participation dans une entreprise qui organise les transports routiers.

## Secteur marchandises

TRW (50% SNCB)	2006	2005	écart %
CA €	106 614 082	94 221 557	+13,2
EBT €	- 476 087	852 023	-155,9

TRW a été confronté en 2006 à des résultats décevants suite aux problèmes de qualité et face à la concurrence fortement accrue. Une équipe d'encadrement doit ramener cette filiale sur la bonne voie. TRW misera plus sur des trains directs au lieu de la concentration des flux dans le point nodal de Ronet, pour autant que les volumes le permettent.

En avril 2006, la SNCB accroît sa part dans le capital à concurrence de 50% via une augmentation en espèces.

ICF (11,52% SNCB)	2006	2005	écart %
CA €	143 370 843	177 062 363	-19
EBT €	2 930 291	- 5 518 859	+153

En 2006, ICF a réalisé une restructuration réussie. L'entreprise a concentré ses efforts sur le renforcement de ses axes de trafic stratégiques entre l'Europe occidentale, la Suisse, l'Europe orientale et l'Europe du sud-ouest d'un côté et le CEI de l'autre. Les efforts ont surtout porté sur l'optimisation des courants de trafic, le positionnement envers les clients, des concepts de production efficaces, la transparence de la chaîne de transport et des innovations dans les marchés phares.

IFB (89,03% SNCB)	2006	2005	écart %
CA €	75 497 766	78 569 469	-4
EBT €	889 250	4 841 894	-82

IFB a transporté 2% de conteneurs en plus dans le transport intermodal. La progression du transport conventionnel a atteint 4 %. Sur ses terminaux propres, 4% de conteneurs en plus ont été transbordés. Dans le secteur vrac, le tonnage a diminué globalement de 20%. Cette baisse est principalement due à une baisse substantielle du volume de granulats transportés.

Les résultats d'exploitation sont restés positifs, mais ont diminué de 38 % vis-à-vis de l'année précédente. Etant donné que la Commission Européenne n'a pas encore terminé ses investigations, le capital n'a pas encore pu être augmenté.

La filiale d'IFB, Haëger & Schmidt International, a transféré le transport par containers par navigation intérieure vers une nouvelle société H&S Container Line. Haeger & Schmidt International et Coil Terminal a connu une baisse de ses résultats après une bonne année 2005.

La forte hausse des prix qui ne peut pas être imputée intégralement au marché a marqué la fin des activités d'Unilog.

## filiales et participations

<b>Haëger &amp; Schmidt International</b> (100% IFB)	<b>2006</b>	<b>2005</b>	<b>écart %</b>
<b>CA €</b>	64 259 000	74 648 000	-14
<b>EBT €</b>	206 000	1 120 000	-82

L'entreprise a connu une légère hausse en tonnage transporté. Le marché du transport en navigation intérieure a été défavorable en 2006 à cause des prix élevés pour l'achat de capacité navale supplémentaire. Par la scission des activités containers, le chiffre d'affaires n'est pas comparable à celui de l'année précédente.

<b>Unilog</b> (55% IFB)	<b>2006</b>	<b>2005</b>	<b>écart %</b>
<b>CA €</b>	7 787 000	6 729 000	+ 16
<b>EBT €</b>	- 26 000	567 000	- 102

Le nombre d'unités transportées entre le continent et le Royaume-Uni a augmenté de 14 %. La société a été confrontée à deux hausses importantes du coût de la traction, dont une en décembre suite à la conclusion de la réglementation spéciale pour le péage du tunnel sous la Manche. De lourdes pertes ont été enregistrées pendant ce mois-là. Les résultats contiennent d'importantes provisions pour la cessation des activités de la société en février 2007.

<b>RKE</b> (61,46% IFB)	<b>2006</b>	<b>2005</b>	<b>écart %</b>
<b>CA €</b>	22 266 000	22 549 000	- 1
<b>EBT €</b>	493 000	827 000	- 40

Les volumes ont progressé, mais les marges ont baissées à cause d'un changement dans le portefeuille des produits offerts.

<b>Coil Terminal</b> (50% RKE)	<b>2006</b>	<b>2005</b>	<b>écart %</b>
<b>CA €</b>	22 266 000	22 549 000	- 1
<b>EBT €</b>	493 000	827 000	- 40

Les résultats ont diminué à la suite d'un glissement dans les types de produits transbordés, d'une baisse dans l'entreposage côté terrestre et d'une diminution des revenus de location d'une grue.

<b>Haëger &amp; Schmidt Container Line</b> (100% IFB)	<b>2006</b>	<b>2005</b>	<b>écart %</b>
<b>CA €</b>	27 867 000	-	-
<b>EBT €</b>	- 692 000	-	-

Les activités de l'opérateur pour la navigation intérieure des containers, séparé en 2006 de Haeger & Schmidt International ont connu une croissance sensible par rapport au niveau d'activité de 2005 lorsque l'entreprise était encore une unité d'entreprise intégrée dans Haeger & Schmidt International. Des pertes importantes ont été subies au sein de la structure de coopération pour la navigation intérieure jusque dans le Haut-Rhin, ainsi que des frais croissants liés au mauvais service dans les terminaux maritimes de Rotterdam.

<b>Euro Terminal Kehl</b> (50% SNCB)	<b>2006</b>	<b>2005</b>	<b>écart %</b>
<b>CA €</b>	353 700	-	-
<b>EBT €</b>	- 36 079	-	-

Cette joint-venture avec Klumpp & Muller Kehler Krafverkehr a été créée en septembre 2006 en vue d'exploiter un terminal container dans le port de Kehl.

<b>Rheinkraft International</b> (100% SNCB)	<b>2006</b>	<b>2005</b>	<b>écart %</b>
<b>CA €</b>	71 769 874	73 038 808	n.r.
<b>EBT €</b>	378 025	- 459 071	n.r.

<b>RKS Rheinkraft GmbH &amp; Co KG</b> (100% RKI)	<b>2006</b>	<b>2005</b>	<b>écart %</b>
<b>CA €</b>	13 562 769	-	-
<b>EBT €</b>	33 876	-	-

Rheinkraft International a été scindée et fonctionne depuis septembre 2006 dans une nouvelle structure :

- RKS Rheinkraft GmbH & Co KG : logistique de production, transport de marchandises sur de plus longues distances, transport spécial (marchandises lourdes, transport d'acier à haute température) et activités d'entreposage.
- Rheinkraft International GmbH : activités d'expédition, transport régional de marchandises et administration centrale.

Les deux entités ont profité de la conjoncture favorable à l'acier, et ont pu clôturer l'année avec des bénéfices.

#### NFTI (O.U.)

Les participations (30 %) dans ce terminal maritime français de containers ont été intégralement vendues. De ce fait, il n'y a plus de participation, même indirecte dans AGEP et Acimar.

Les entreprises présentes dans le domaine des activités des terminaux ferroviaires dans lesquelles SNCB a une participation ont obtenu des résultats très inégaux.

**Le terminal Athus** affiche de nouveau un résultat sain, ainsi que **Liège Logistics Intermodal**.

**ETGE** n'a par contre pas réussi à sortir du rouge. Le deuxième semestre a toutefois été meilleur grâce à un nouveau service sur la Roumanie.

Depuis la moitié de l'année 2006 un nouvel actionnaire a joint **Dry Port Mouscron Lille International**, qui assure l'administration opérationnelle du terminal. Après des mesures organisationnelles, l'avenir de DPMLI semble aller vers une amélioration.

**Charleroi Dry Port** a clôturé l'exercice avec des chiffres légèrement positifs.

<b>Terminal Athus</b> (24,89% IFB)	2006	2005	écart %
<b>CA €</b>	16 356 000	15 932 000	+ 2,7
<b>EBT €</b>	1 296 000	1 956 000	- 33,7

Le nombre de containers traités a diminué de 4 %, la fusion de deux clients étant à la base d'une perte de volumes transbordés. Les amortissements sur les investissements fortement accrus ont diminué le résultat.

#### Liège Logistics Intermodal

(IFB 45,12% et TRW 54,88%)	2006	2005	écart %
<b>CA €</b>	586 809	562 437	+ 4,3
<b>EBT €</b>	86 996	78 168	+ 11,3

<b>ETGE</b> (100% TRW)	2006	2005	écart %
<b>CA €</b>	761 302	864 256	- 11,9
<b>EBT €</b>	- 47 551	- 67 030	+ 29,1

#### Dry Port Mouscron Lille International

(SNCB 6,90% et IFB 11,07%)	2006	2005	écart %
<b>CA €</b>	2 133 000	3 013 540	- 29
<b>EBT €</b>	- 15 000	- 215 010	+ 93

<b>Charleroi Dry Port</b> Aandeel IFB 14,28%	2006	2005	écart %
<b>CA €</b>	613 778	589 051	+ 4,2
<b>EBT €</b>	4 997	- 39 993	+ 112,5

## Transport international de voyageurs

<b>Railtour NV</b> (95,44% SNCB)	<b>2006</b>	<b>2005</b>	<b>écart %</b>
<b>CA €</b>	995 229	1 613 463	- 38,3
<b>EBT €</b>	351 024	82 533	+ 325,3

Par rapport à l'exercice précédent, Railtour S.A a connu une baisse de son chiffre d'affaires mais une amélioration considérable de son résultat. Les résultats d'une année à l'autre ne sont toutefois pas comparables suite à la modification au 1er janvier 2006 de la relation contractuelle entre la SNCB et Railtour S.A.. L'association est davantage centrée sur la vente dans le marché business que dans le marché business to consumer, tâche réservée à Railtour TO S.A..

<b>Thalys International CVBA</b> (29% SNCB)	<b>2006</b>	<b>2005</b>	<b>écart %</b>
<b>CA €</b>	79 151 000	77 717 000	+ 1,8%
<b>EBT €</b>	523 000	470 000	+ 11,3%

Société de droit belge de la SNCB, Euro Liège et SNCF. Thalys International est responsable de la commercialisation des trains Thalys pour le compte de SNCF et de la SNCB qui financent les frais de fonctionnement de Thalys International. Ces moyens de financement constituent le chiffre d'affaires de Thalys International. Le chiffre d'affaires total de Thalys en 2006 (vente des billets) s'élève à 365,1 millions d'euros pour 336 millions d'Euros en 2005, ce qui représente une hausse de 8,7%. Les recettes de la SNCB pour l'activité Thalys augmentent de 9,6 millions d'euros et passent à 133,6 millions d'euros en 2006, soit une hausse de 7,7%.

<b>BeNe Rail International</b> (50% SNCB)	<b>2006</b>	<b>2005</b>	<b>écart %</b>
<b>CA €</b>	11 162 697	11 443 753	- 2,4
<b>EBT €</b>	99 091	114 380	- 13,4

Société de droit belge de la SNCB et de Nederlandse Spoorwegen, qui assure le développement de la plate-forme de distribution pour l'émission des titres de transport internationaux.

En 2006, de nouveaux développements de système ont été réalisés avec des fonctionnalités complémentaires pour la vente des billets des trains à grande vitesse (entre autres pour la liaison Bruxelles - Amsterdam).

<b>Eurostar Group Ltd.</b> (5% SNCB)	<b>2006</b>	<b>2005</b>	<b>écart %</b>
<b>CA €</b>	84 638 000	95 289 000	- 11,1
<b>EBT €</b>	112 000	120 000	- 6,7

Société de droit anglais de la SNCF, Eurostar UK Ltd. et de la SNCB, Eurostar Group Ltd. est responsable de la commercialisation des trains Eurostar pour le compte des trois réseaux partenaires qui financent les frais de fonctionnement de Eurostar Group Ltd.. Ces moyens financiers constituent le chiffre d'affaires de Eurostar Group Ltd.. Le chiffre d'affaires total d'Eurostar en 2006 (vente de billets) représente 519,3 millions £, contre 463,8 millions £ en 2005, soit une augmentation de 12%. Les recettes de la SNCB de l'activité Eurostar augmentent de 4,5 millions d'euros, et passent de 26,9 millions en 2005 à 31,4 millions d'euros en 2006. Une hausse de 16,7%.

<b>ICRRL (Inter Capital and Regional Rail Ltd.)</b> (14,4% SNCB)	<b>2006</b>	<b>2005</b>	<b>écart %</b>
<b>CA €</b>	4 686 546	4 418 000	+ 6
<b>EBT €</b>	- 23 271 657	- 21 687 000	- 7,3

Société de droit anglais, chargée du management de la branche britannique de l'activité Eurostar. Malgré que le chiffre d'affaires d'Eurostar ait progressé, le trafic n'a pas atteint l'objectif demandé par ICRRL.



THALYS

THALYS

← Billets  
Espace grand

# Les comptes annuels



## Cadre légal et réglementaire

Le cadre légal et réglementaire concernant l'établissement de comptes séparés par secteur d'activité d'application à la (nouvelle) SNCB se trouve dans l'article 221 de la loi du 21 mars 1991, incorporé dans cette loi par l'AR du 19 octobre 2004 et stipule :

“ §1. Le présent article transpose l'article 9 (4) de la directive 91/440/CEE du Conseil du 29 juillet 1991 relative au développement de chemins de fer communautaires, inséré par la directive 2001/12/EG du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2001.

§2. Sans préjudice de l'article 27, §1, la nouvelle SNCB tient, dans sa comptabilité interne, des comptes séparés pour ses activités relatives au transport de marchandises par chemin de fer.

Les comptes annuels de la nouvelle SNCB reprennent, dans leur annexe, un bilan et un compte de résultats séparés pour ces activités.

§3. Les contributions versées aux activités relatives à la fourniture de services de transport de voyageurs au titre des missions de service public doivent figurer séparément dans les comptes correspondants et ne peuvent pas être transférées aux activités relatives à la fourniture d'autres services de transport ou à toute autre activité.”

Les présentes règles d'évaluation et d'affectation sont arrêtées dans le respect des dispositions légales et réglementaires décrites ci-dessus, en vue de définir le cadre permettant :

- > d'établir des bilans et des comptes de résultats par secteur d'activité;
- > de tenir une comptabilité avec un suivi des charges et produits par secteur d'activité et plus précisément par secteurs finaux, c'est-à-dire :
  - > le transport de voyageurs au titre des missions de service public;
  - > l'autre transport de voyageurs;
  - > le transport de marchandises.

## Les principes généraux d'évaluation et d'affectation

La nouvelle SNCB (ci-après dénommée simplement SNCB) souscrit aux principes généraux d'évaluation et d'affectation suivants :

- > le principe général d'évaluation au prix historique est d'application pour les comptabilités des secteurs d'activité;
- > l'application des mêmes règles d'évaluation et de manière permanente pour tous les secteurs d'activité;
- > la tenue d'une comptabilité analytique permettant d'affecter les charges et les produits aux secteurs d'activité et liée à un plan comptable conforme aux dispositions de la loi du 17 juillet 1975 et de l'AR du 7 mars 1978;
- > la tenue d'une comptabilité générale permettant d'établir des comptes (bilan et compte de résultats) séparés par secteurs d'activité.

## Règles d'affectation pour les comptes de résultats par secteur d'activité

### La méthode d'affectation

Au sein de la SNCB, on distingue les centres d'activité suivants :

- > Matériel (M)
- > Trains (TR)
- > Services généraux (entité centrale) (SG)
- > Transport de voyageurs au titre de mission de service public (VN moins transport de voyageurs non mission de service public)
- > Autre transport de voyageurs (VI plus transport de voyageurs non mission de service public)
- > Transport de marchandises (B-Cargo) (BC)

Les trois premières directions sont considérées comme des secteurs d'activités de support et leurs résultats sont imputés aux secteurs d'activité finaux c.à.d. Transport de voyageurs au titre de mission de service public, Autre transport de voyageurs et Transport de marchandises. Les résultats finaux des secteurs d'activité représenteront donc au total l'ensemble des charges et produits de la SNCB.

Pour la comptabilisation des charges des secteurs d'activités et la facturation interne, on utilise la méthode du prix standard qui découle de la comptabilité analytique. La comptabilité analytique est organisée de façon à permettre l'analyse de la différence entre le montant des charges obtenu par l'application des prix standards et le coût réel et ceci jusqu'au niveau de l'activité.

Les différences par activité découlant de l'application des prix standards et les charges réelles, sont imputées à la fin de la période comptable aux différents sec-

teurs d'activité en vue de l'établissement des comptes de résultats de ces secteurs conformément aux procédures exposées ci-après.

Cette méthodologie permet également d'effectuer annuellement un nouveau calcul des prix standards en se rapprochant ainsi au maximum du coût (historique) réel par activité.

### Types d'affectation

Les règles/procédures sont précisées de façon spécifique pour chacun des types d'affectation ci-après:

- > la facturation externe de charges intra groupe;
- > la facturation externe d'autres tiers que ceux du groupe;
- > les facturations internes.

### La répartition de la facturation externe de charges intra groupe

Ceci concerne les charges qui sont facturées à la SNCB par Infrabel et SNCB-Holding. La règle générale d'application est l'imputation directe aux activités des directions et aux secteurs d'activité finaux sur base des informations reprises sur les factures concernées. Si, exceptionnellement, cette information est impossible à fournir, il y a lieu d'effectuer une répartition suivant une méthode alternative qui sera justifiée dans les annexes.

### La répartition de la facturation externe de charges d'autres tiers que ceux du groupe

Il s'agit ici des charges facturées à la SNCB par d'autres tiers qu'Infrabel et SNCB-Holding et qui concernent un décompte global de frais pour la SNCB. La règle générale est l'imputation directe aux activités des directions et aux secteurs d'activité finaux. Dans le cas exceptionnel, où une telle affectation directe ne peut être effectuée raisonnablement, il y a lieu d'effectuer une répartition suivant une méthode alternative (clé de répartition) qui sera justifiée dans les annexes.

## Facturations internes entre secteurs d'activité

### Le système des facturations internes entre les secteurs d'activité

Cette facturation interne comprend la facturation des prestations suivantes :

#### > affectation des charges des Services Généraux (SG) aux autres secteurs d'activité.

Les Services généraux comprennent les directions Finances, Service juridique, Ressources humaines, Achats, Stratégie et Développement et les organes de gestion. Dans la procédure d'imputation, les frais imputés aux directions précitées, sont en premier lieu attribués directement aux directions (les secteurs de soutien) et les secteurs d'activité. Pour les frais qui ne peuvent pas directement être accordés, une distribution est établie en proportion des frais qui ont pu être attribués directement à toutes les activités.

#### > Direction Matériel (M) à la Direction Trains (TR) et le secteur d'activité Transport de marchandises (BC);

et

#### > Direction Trains (TR) aux secteurs d'activité :

- > Transport de voyageurs au titre de mission de service public (VN)
- > Autre transport de voyageurs (VI)
- > Transport de marchandises (B-Cargo) (BC)

Ces facturations internes sont effectuées sur base de prix standards. Ces prix standards sont arrêtés annuellement par le Conseil d'Administration sur proposition du Comité de Direction. La règle de base pour l'établissement de ces prix standards est qu'ils doivent se rapprocher au maximum des charges réelles. A cet égard, il est pris comme base de calcul les charges réelles de l'exercice précédent sur lesquelles ensuite des éléments budgétaires (externes et internes) et les volumes de l'exercice sont appliqués.

Pour les prestations occasionnelles et celles qui sont en-dehors des activités prédéfinies, le principe du rapprochement maximal est d'application.

Ce principe consiste dans le rapprochement de l'affectation aux charges réelles et

est guidé par les principes généraux de la doctrine comptable :

- > le principe de l'image fidèle;
- > le principe de l'universalité;
- > le principe de l'évaluation distincte;
- > la valeur historique comme méthode d'évaluation.

Les tarifs propres à chaque activité et leur justification sont repris dans les annexes.

### Résultats exceptionnels et financiers

Le système des facturations internes est seulement d'application pour les charges et produits opérationnels. Les charges et produits financiers sont analysés individuellement et si possible, imputés directement à l'activité concernée.

Pour la partie de ces coûts et rendements qui ne sont pas directement attribuables, on utilise une clé de répartition qui s'approche le plus possible de la combinaison de la nature des coûts/rendements avec les bénéficiaires/destinataires de ces coûts/rendements. Le cas échéant, le choix de la clé de répartition est justifié dans le commentaire des factures.

### Affectations des soldes

Le système de facturation interne sur base de prix standards a pour corollaire l'existence de soldes à la fin de la période comptable. Ces soldes expriment l'écart, par activité, entre les prix standards utilisés et les prix de revient réels.

La comptabilité analytique est néanmoins organisée de manière à minimiser ces écarts et à les affecter par la suite.

Le principe général retenu est de répartir les soldes de chaque activité sur base des facturations internes aux clients.

S'il apparaît que, pour une certaine activité, la facturation interne aux clients est un reflet insuffisant de la distribution du prix de revient de l'activité au sujet des destinataires des performances réalisées de l'activité et que par conséquent la facturation interne est inutile, une clé de répartition alternative justifiée dans le commentaire des factures est utilisée comme clé de répartition pour la distribution du solde de l'activité concernée.

## Règles d'affectation pour les bilans des secteurs d'activités

La loi (modifiée) du 21 mars 1991 prévoit également l'obligation d'établir des bilans par secteur d'activité.

### Principes généraux

A défaut de prescriptions spécifiques au sujet de l'établissement de bilans par secteur d'activité par les Normes comptables belges, il y a lieu de se baser sur la norme IAS n° 14 (« Information sectorielle »). Les principes les plus importants sont repris ci-dessous :

- > les actifs sectoriels sont les actifs opérationnels utilisés par un secteur dans le cadre de ses activités opérationnelles, les actifs qui lui sont directement attribuables et les actifs qui peuvent raisonnablement lui être affectés. Ils ne comprennent pas les actifs utilisés par toute l'entreprise. Ils incluent les actifs opérationnels utilisés en commun par deux secteurs ou plus si les charges et produits correspondants sont aussi reflétés dans les comptes de résultats. Si les charges sectorielles incluent un élément donné d'amortissement, l'actif correspondant doit être inclus dans les actifs sectoriels;
- > les passifs sectoriels sont les passifs résultant des activités du secteur, les passifs qui lui sont directement attribuables et les passifs qui peuvent raisonnablement lui être affectés. Si les charges sectorielles incluent des frais d'intérêts, le passif correspondant doit être inclus dans les passifs sectoriels.

En pratique, cela revient à dire que par secteur d'activité, le bilan reprend les actifs et les passifs qui ont pu lui être affectés directement ou par le biais d'une clé de répartition et pour lesquels les charges et produits correspondants éventuels sont repris dans son compte de résultats.

### Règles d'affectation spécifiques

Pour les postes de bilan qui ne peuvent être affectés directement ou conformément à la règle générale décrite ci-dessus de la réflexion correspondante dans le compte de résultats, les rubriques de bilan sont affectées avec la même clé que celles des résultats opérationnels du secteur d'activité concerné.

## Application des règles d'affectation

Les règles d'affectation décrites ci-dessus sont appliquées de manière permanente dans l'établissement des comptes séparés des secteurs d'activité.

Dans l'éventualité de l'utilisation d'une clé de répartition ou méthode d'affectation alternative et non reprise dans les règles ci-dessus, une justification de ce choix est reprise dans les annexes des comptes en question.

Si par rapport à l'exercice précédent, une méthode d'affectation ou clé de répartition est modifiée, ce changement est également justifié dans les annexes. L'impact financier de ce changement est également repris dans les annexes pour autant qu'il s'agisse d'un montant significatif et que cela soit raisonnablement possible.

Enfin, une réconciliation de la somme des comptes par secteur d'activité avec le bilan et le compte de résultats total de la SNCB est effectuée.

# Le compte de résultats

en euros

2006

<b>I. ventes et prestations</b>	<b>2.132.938.997,59</b>
A. chiffre d'affaires	2.069.357.612,54
B. variation des en-cours de fabrication, des produits finis et des commandes en cours d'exécution	- 333.516,46
C. production immobilisée	- 49.672.722,43
D. autres produits d'exploitation	- 13.575.146,16
<b>II. coût des ventes et des prestations</b>	<b>2.302.607.311,30</b>
A. approvisionnements et marchandises	97.007.462,96
1. achats	93.482.620,06
2. variation des stocks	3.524.842,90
B. services et biens divers	2.031.962.666,50
C. rémunérations, charges sociales et pensions	58.632,71
D. amortissements et réductions de valeur sur frais d'établissement, sur immobilisations incorporelles et corporelles	164.301.735,26
E. réductions de valeur sur stocks, sur commandes en cours d'exécution et sur créances commerciales	14.040.721,71
F. provisions pour risques et charges	- 5.175.319,99
G. autres charges d'exploitation	411.412,15
<b>III. perte d'exploitation</b>	<b>- 169.668.313,71</b>
<b>IV. produits financiers</b>	<b>108.606.051,48</b>
A. produits des immobilisations financières	214.397,17
B. produits des actifs circulants	6.237.792,31
C. autres produits financiers	102.153.862,00

<b>V. charges financières</b>	<b>8.778.875,60</b>
A. charges de dettes	3.803.021,32
B. réductions de valeur sur actifs circulants autres que ceux visés sub.II.E.	4.379.300,35
C. autres charges financières	596.553,93
<b>VI. perte courante avant impôts</b>	<b>- 69.841.137,83</b>
<b>VII. produits exceptionnels</b>	<b>16.063.842,30</b>
A. reprises d'amortissements et de réductions de valeur sur immobilisations incorporelles et corporelles	1.363.671,71
B. reprises de réductions de valeur sur immobilisations financières	372.997,75
C. reprises de provisions pour risques et charges exceptionnels	10.819.432,46
D. plus-values sur réalisation d'actifs immobilisés	3.507.740,38
E. autres produits exceptionnels	
<b>VIII charges exceptionnelles</b>	<b>13.925.515,09</b>
A. amortissements et réductions de valeur exceptionnels sur frais d'établissement, sur immobilisations incorporelles et corporelles	8.233.034,29
B. réductions de valeur sur immobilisations financières	763.660,11
C. provisions pour risques et charges exceptionnels	732.601,95
D. moins-values sur réalisation d'actifs immobilisés	4.196.218,74
E. autres charges exceptionnelles	
<b>IX. perte de l'exercice avant impôts</b>	<b>- 67.702.810,62</b>
<b>XI. perte de l'exercice</b>	<b>- 67.702.810,62</b>
<b>XII. perte de l'exercice à affecter</b>	<b>- 67.702.810,62</b>

## Le compte de résultats

Le compte de résultats (en euros)	total SNCB	B-Cargo	transport de voyageurs mission de service publique	autre transport de voyageurs
<b>I. ventes et prestations</b>	<b>2.162.503.776,05</b>	<b>445.750.298,03</b>	<b>1.436.957.044,19</b>	<b>279.796.433,83</b>
A. chiffre d'affaires	2.098.922.391,00	432.628.790,54	1.391.273.165,18	275.020.435,28
B. variation des en-cours de fabrication, des produits finis et des commandes en cours d'exécution	333.516,46	92.830,72	251.500,62	-10.814,88
C. production immobilisée	49.672.722,43	11.261.125,16	37.376.047,96	1.035.549,31
D. autres produits d'exploitation	13.575.146,16	1.767.551,61	8.056.330,44	3.751.264,11
<b>II. coût des ventes et des prestations</b>	<b>2.332.172.089,76</b>	<b>503.674.851,20</b>	<b>1.532.140.629,36</b>	<b>296.356.609,20</b>
A. approvisionnements et marchandises	97.007.462,96	27.569.630,42	54.997.838,78	14.439.993,76
B. services et biens divers	2.031.962.666,50	439.386.814,50	1.364.332.881,84	228.242.970,16
	externe			
	interne	29.564.778,46	-9.219.198,46	38.726.388,46
C. rémunérations, charges sociales et pensions	58.632,71	58.632,71		
D. amortissements et réductions de valeur sur frais d'établissement, sur immobilisations incorporelles et corporelles	164.301.735,26	41.656.718,32	104.249.021,89	18.395.995,05
E. réductions de valeur sur stocks, sur commandes en cours d'exécution et sur créances commerciales	14.040.721,71	5.612.678,31	9.091.668,60	-663.625,20
F. provisions pour risques et charges	-5.175.319,99	-10.758.090,39	8.400.342,20	-2.817.571,80
G. autres charges d'exploitation	411.412,15	90.878,87	288.074,51	32.458,77
<b>III. perte d'exploitation</b>	<b>-169.668.313,71</b>	<b>-57.924.553,17</b>	<b>-95.183.585,17</b>	<b>-16.560.175,37</b>
<b>IV. produits financiers</b>	<b>108.606.051,48</b>	<b>5.982.610,81</b>	<b>101.965.463,82</b>	<b>657.976,85</b>
A. produits des immobilisations financières	214.397,17	75.110,37		139.286,80
B. produits des actifs circulants	6.237.792,31	5.848.747,19	-130.067,40	519.112,52
C. autres produits financiers	102.153.862,00	58.753,25	102.095.531,22	-422,47

Le compte de résultats (en euros)	total SNCB	B-Cargo	transport de voyageurs mission de service publique	autre transport de voyageurs
<b>V. charges financières</b>	<b>8.778.875,60</b>	<b>8.257.511,71</b>	<b>228.485,41</b>	<b>292.878,48</b>
A. charges de dettes	3.803.021,32	3.761.658,71	-233.272,24	274.634,85
B. réductions de valeur sur actifs circulants autres que ceux visés sub.II.E.	4.379.300,35	4.369.618,35	-1.172,78	10.854,78
C. autres charges financières	596.553,93	126.234,65	462.930,43	7.388,85
<b>VI. perte courante avant impôts</b>	<b>-69.841.137,83</b>	<b>-60.199.454,07</b>	<b>6.553.393,24</b>	<b>-16.195.077,00</b>
<b>VII. produits exceptionnels</b>	<b>16.063.842,30</b>	<b>12.450.142,04</b>	<b>3.341.509,61</b>	<b>272.190,65</b>
A. reprises d'amortissements et de réductions de valeur sur immobilisations incorporelles et corporelles	1.363.671,71	826.092,17	430.739,57	106.839,97
B. reprises de réductions de valeur sur immobilisations financières	372.997,75	372.869,50		128,25
C. reprises de provisions pour risques et charges exceptionnels				
D. plus-values sur réalisation d'actifs immobilisés	10.819.432,46	11.178.412,10	-401.520,59	42.540,95
E. autres produits exceptionnels	3.507.740,38	72.768,27	3.312.290,63	122.681,48
<b>VIII. charges exceptionnelles</b>	<b>13.925.515,09</b>	<b>8.006.995,42</b>	<b>2.588.419,50</b>	<b>3.330.100,17</b>
A. amortissements et réductions de valeur exceptionnels sur frais d'établissement, sur immobilisations incorporelles et corporelles	8.233.034,29	6.788.428,44	1.327.965,82	116.640,03
B. réductions de valeur sur immobilisations financières	763.660,11	763.446,13		213,98
C. provisions pour risques et charges exceptionnels	732.601,95	221.492,57	511.109,38	
D. moins-values sur réalisation d'actifs immobilisés				
E. autres charges exceptionnelles	4.196.218,74	233.628,28	749.344,30	3.213.246,16
<b>IX. perte de l'exercice avant impôts</b>	<b>-67.702.810,62</b>	<b>-55.756.307,45</b>	<b>7.306.483,35</b>	<b>-19.252.986,52</b>
<b>XI. perte de l'exercice</b>	<b>-67.702.810,62</b>	<b>-55.756.307,45</b>	<b>7.306.483,35</b>	<b>-19.252.986,52</b>
<b>XII. perte de l'exercice à affecter</b>	<b>-67.702.810,62</b>			

# Bilan au 31/12/2006

Actif (en euros)	total SNCB	indivis	B-Cargo	transport de voyageurs mission de service public	autre transport de voyageurs
<b>ACTIFS IMMOBILISES</b>					
<b>I. frais d'établissement</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>
<b>II. immobilisations incorporelles</b>	<b>45.247.615,40</b>	<b>0,00</b>	<b>11.508.225,47</b>	<b>31.759.357,38</b>	<b>1.980.032,55</b>
<b>III. immobilisations corporelles</b>	<b>2.730.497.635,29</b>	<b>0,00</b>	<b>576.509.762,06</b>	<b>1.878.638.170,73</b>	<b>275.349.702,50</b>
A. terrains et constructions	161.666.354,68	0,00	53.049.607,89	86.714.224,38	21.902.522,41
B. installations, machines et outillage	202.887.365,17	0,00	81.578.247,43	96.816.952,41	24.492.165,33
C. mobilier et matériel roulant	2.008.615.426,70	0,00	424.187.078,22	1.368.701.458,21	215.726.890,27
D. location-financement et droits similaires	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
E. autres immobilisations corporelles	31.393.550,76	0,00	5.549.301,30	22.174.066,55	3.670.182,91
F. immobilisations en cours et acomptes versés	325.934.937,98	0,00	12.145.527,22	304.231.469,18	9.557.941,58
<b>IV. immobilisations financières</b>	<b>24.985.938,83</b>	<b>0,00</b>	<b>19.902.549,20</b>	<b>4.613,47</b>	<b>5.078.776,16</b>
A. entreprises liées					
1. participations	16.047.356,54	0,00	10.969.569,95	0,00	5.077.786,59
2. créances	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
B. autres entreprises avec lesquelles il existe un lien de participation					
1. participations	8.801.060,11	0,00	8.800.846,13	0,00	213,98
2. créances	127.500,00	0,00	127.500,00	0,00	0,00
C. autres immobilisations financières					
1. actions et parts	9.923,04	0,00	4.605,39	4.549,50	768,15
2. créances et cautionnements en numéraire	99,14	0,00	27,73	63,97	7,44

Actif (en euros)	total SNCB	indivis	B-Cargo	transport de voyageurs mission de service public	autre transport de voyageurs
<b>ACTIFS CIRCULANTS</b>					
<b>V. créances à plus d'un an</b>	<b>60.250.691,89</b>	<b>0,00</b>	<b>11.078.122,23</b>	<b>28.040.312,85</b>	<b>21.132.256,81</b>
A. créances commerciales	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
B. autres créances	60.250.691,89	0,00	11.078.122,23	28.040.312,85	21.132.256,81
<b>VI. stocks et commandes en cours d'exécution</b>	<b>173.035.172,69</b>	<b>0,00</b>	<b>47.636.060,64</b>	<b>112.441.168,95</b>	<b>12.957.943,10</b>
A. stocks					
1. approvisionnements	163.046.424,13	0,00	45.249.119,40	105.514.204,34	12.283.100,39
2. en-cours de fabrication	5.886.761,91	0,00	1.647.086,82	3.798.226,21	441.448,88
3. produits finis	431.817,05	0,00	91.631,58	291.044,69	49.140,78
4. marchandises	1.308.343,79	0,00	0,00	1.308.343,79	0,00
5. immeubles destinés à la vente	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
6. comptes versés					
B. commandes en cours d'exécution	2.361.825,81	0,00	648.222,84	1.529.349,92	184.253,05
<b>VII. créances à un an au plus</b>	<b>967.327.902,68</b>	<b>0,00</b>	<b>218.142.218,61</b>	<b>676.905.710,74</b>	<b>72.279.973,33</b>
A. créances commerciales	353.645.219,54	0,00	172.662.431,10	135.908.220,66	45.074.567,78
B. autres créances	613.682.683,14	0,00	45.479.787,51	540.997.490,08	27.205.405,55
<b>VIII. placements de trésorerie</b>	<b>485.000,00</b>	<b>485.000,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>
A. actions propres	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
B. autres placements	485.000,00	485.000,00	0,00	0,00	0,00
<b>IX. valeurs disponibles</b>	<b>11.223.432,13</b>	<b>11.223.432,13</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>
<b>X. comptes de régularisation</b>	<b>108.353.332,04</b>	<b>0,00</b>	<b>28.014.825,75</b>	<b>68.889.180,27</b>	<b>11.449.326,02</b>
<b>TOTAL DE L'ACTIF</b>	<b>4.121.406.720,95</b>	<b>11.708.432,13</b>	<b>912.791.763,96</b>	<b>2.796.678.514,39</b>	<b>400.228.010,47</b>

Passif (en euros)	total SNCB	indivis	B-Cargo	transport de voyageurs mission de service public	autre transport de voyageurs
<b>CAPITAUX PROPRES</b>					
<b>I. capital</b>	<b>1.115.070.000,00</b>	<b>1.115.070.000,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>
A. capital souscrit	1.115.070.000,00	1.115.070.000,00	0,00	0,00	0,00
B. capital non appelé (-)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
<b>II. primes d'émission</b>	<b>200.579.886,00</b>	<b>200.579.886,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>
<b>III. plus-values de réévaluation</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>
<b>IV. réserves</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>
A. réserve légale	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
B. réserves indisponibles	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1. actions propres	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2. autres	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
C. réserves immunisées	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
D. réserves disponibles	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
<b>V. écarts de consolidation (négatifs) (-)</b>	<b>-147.237.191,62</b>	<b>-147.237.191,62</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>
<b>VI. subsides en capital</b>	<b>1.923.892.184,41</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>1.923.892.184,41</b>	<b>0,00</b>
<b>PROVISIONS ET IMPOTS DIFFERES</b>					
<b>VII. provisions et impôts différés</b>	<b>225.399.682,09</b>	<b>0,00</b>	<b>51.353.733,87</b>	<b>145.014.483,80</b>	<b>29.031.464,42</b>
A. provisions pour risques et charges	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1. pensions et obligations similaires	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2. charges fiscales	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
3. grosses réparations et gros entretiens	144.715.738,15	0,00	30.174.890,02	102.853.932,13	11.686.916,00
4. autres risques et charges	80.683.943,94	0,00	21.178.843,85	42.160.551,67	17.344.548,42
B. impôts différés et latences fiscales	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

Passif (en euros)	total SNCB	indivis	B-Cargo	transport de voyageurs mission de service public	autre transport de voyageurs
<b>DETTES</b>					
<b>VIII. dettes à plus d'un an</b>	<b>10.526.430,63</b>	<b>0,00</b>	<b>10.336.261,63</b>	<b>162.698,53</b>	<b>27.470,47</b>
A. dettes financières					
1. emprunts subordonnés	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2. emprunts obligatoires non subordonnés	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
3. dettes de location-financement et assimilées	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
4. établissements de crédit	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
5. autres emprunts	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
B. dettes commerciales					
1. fournisseurs	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2. effets à payer	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
C. acomptes reçus sur commandes	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
D. autres dettes	10.526.430,63		10.336.261,63	162.698,53	27.470,47
<b>IX. dettes à un an au plus</b>	<b>582.925.268,13</b>	<b>0,00</b>	<b>132.417.507,58</b>	<b>388.875.383,32</b>	<b>61.632.377,23</b>
A. dettes à plus d'un an échéant dans l'année	8.000.000,00	0,00	8.000.000,00	0,00	0,00
B. dettes financières					
1. établissements de crédit	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2. autres emprunts	164.174.000,00	0,00	34.837.722,80	110.653.276,00	18.683.001,20
C. dettes commerciales					
1. fournisseurs	383.702.166,52	0,00	87.286.113,64	254.434.022,64	41.982.030,24
2. effets à payer	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
D. acomptes reçus sur commandes	9.826.544,47	0,00	1.736.998,59	7.395.102,45	694.443,43
E. dettes fiscales, salariales et sociales					
1. impôts	57.521,36	0,00	823,54	2.615,74	54.082,08
2. rémunérations et charges sociales	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
F. autres dettes	17.165.035,78	0,00	555.849,01	16.390.366,49	218.820,28
<b>X. comptes de régularisation</b>	<b>210.250.461,31</b>	<b>0,00</b>	<b>22.759.163,71</b>	<b>159.719.623,07</b>	<b>27.771.674,53</b>
<b>TOTAL DU PASSIF</b>	<b>4.121.406.720,95</b>	<b>1.168.412.694,38</b>	<b>216.866.666,79</b>	<b>2.617.664.373,13</b>	<b>118.462.986,65</b>

### Etat des immobilisations incorporelles (en euros)

<b>valeur d'acquisition</b>	
au terme de l'exercice précédent	99.936.126,16
mutations de l'exercice	
acquisitions y compris la production immobilisée	19.657.201,68
cessions et désaffectations	
transferts d'une rubrique à une autre	
au terme de l'exercice	119.593.327,84
<b>amortissements et réductions de valeur</b>	
au terme de l'exercice précédent	63.227.042,88
mutations de l'exercice	
actés	11.118.669,92
repris car excédentaires	0,36
acquis de tiers	
annulés à la suite de cessions et désaffectations	
transférés d'une rubrique à une autre	
au terme de l'exercice	74.345.712,44
<b>valeur comptable nette au terme de l'exercice</b>	<b>45.247.615,40</b>

Etat des immobilisations corporelles (en euros)	terrains et constructions	installations machines et outillage	meublier et matériel roulant	location-financement et droits similaires	autres immobilisations corporelles	immobilisation en cours et acomptes
<b>valeur d'acquisition</b>						
au terme de l'exercice précédent	226.137.628,82	435.891.523,49	3.607.323.947,38		307.662.422,93	214.729.677,92
mutations de l'exercice						
acquisitions y compris la production immobilisée	164.839,75	89.853,13				198.190.246,48
cessions et désaffectations	9.110,22	1.892.113,42	2.909.696,71		63.446.622,06	
transferts d'une rubrique à une autre	7.481.485,04	36.070.609,86	- 263.206,68		43.696.098,20	- 86.984.986,42
<b>au terme de l'exercice</b>	<b>233.774.843,39</b>	<b>470.159.873,06</b>	<b>3.604.151.043,99</b>	<b>0,00</b>	<b>287.911.899,07</b>	<b>325.934.937,98</b>
<b>amortissements et réductions de valeur</b>						
au terme de l'exercice précédent	67.824.684,97	249.202.507,44	1.509.964.891,24		270.974.826,12	
mutations de l'exercice						
actés	4.357.220,15	20.046.868,07	125.243.295,83		11.768.715,58	
repris car excédentaires	9.800,73	85.209,04	174.671,12		1.093.990,46	
acquis de tiers						
annulés à la suite de cessions et désaffectations	9.110,22	1.857.492,94	2.909.314,07		61.808.458,62	
transférés d'une rubrique à une autre	- 54.505,46	- 34.165,64	- 36.588.584,59		36.677.255,69	
<b>au terme de l'exercice</b>	<b>72.108.488,71</b>	<b>267.272.507,89</b>	<b>1.595.535.617,29</b>	<b>0,00</b>	<b>256.518.348,31</b>	<b>0,00</b>
<b>valeur comptable nette au terme de l'exercice</b>	<b>161.666.354,68</b>	<b>202.887.365,17</b>	<b>2.008.615.426,70</b>	<b>0,00</b>	<b>31.393.550,76</b>	<b>325.934.937,98</b>

Etat des immobilisations financières (en euros)	entreprises liées	entreprises avec un lien de participation	autres entreprises
<b>participations et actions</b>			
valeur d'acquisition			
au terme de l'exercice précédent	57.559.512,28	24.199.709,48	9.173,04
mutations de l'exercice			
acquisitions		766.300,00	750,00
cessions et retraits	624.205,61		
transferts d'une rubrique à une autre	5.937.679,58	- 5.937.679,58	
<b>au terme de l'exercice</b>	<b>62.872.986,25</b>	<b>19.028.329,90</b>	<b>9.923,04</b>
<b>amortissements et réductions de valeur</b>			
au terme de l'exercice précédent	44.736.132,71	10.754.337,77	
mutations de l'exercice			
actés	701.700,53	61.959,58	
repris par excédentaires	326.281,86	46.715,89	
acquis de tiers			
annulés à la suite de cessions et désaffectations	328.233,34		
transférés d'une rubrique à une autre	542.311,67	542.311,67	
<b>au terme de l'exercice</b>	<b>45.325.629,71</b>	<b>- 10.227.269,79</b>	
<b>montants non-appelés</b>			
au terme de l'exercice précédent		1.500.000,00	
mutations de l'exercice	1.500.000,00	- 1.500.000,00	
<b>au terme de l'exercice</b>	<b>1.500.000,00</b>		
<b>valeur comptable nette au terme de l'exercice</b>	<b>16.047.356,54</b>	<b>8.801.060,11</b>	<b>9.923,04</b>
<b>créances</b>			
au terme de l'exercice précédent			99,14
mutations de l'exercice			
additions		127.500,00	
remboursements			
réductions de valeur actées			
réductions de valeur reprises			
fluctuation du cours de change			
autres			
<b>valeur comptable nette au terme de l'exercice</b>		<b>127.500,00</b>	<b>99,14</b>

## Participations et droits sociaux détenus dans d'autres entreprises

Entreprises dans lesquelles l'entreprise détient une participation ainsi que les autres entreprises dans lesquelles l'entreprise détient des droits sociaux représentant au moins 10% du capital souscrit.

droits sociaux détenus:	directement		par les filiales	
	nombre	%	%	%
Rheinkraft International (droit allemand)		100,00		0,00
Interferryboats SA	108118	89,03		2,08
CVBA Thalys International	29	29,00		1,00
Railtour SA		95,44		0,00
Eurostar Group		5,00		0,00
TRW SA		49,38		0,00
Dryport Mouscron-Lille SA	804	6,90	16,76	
Intercontainer - Interfrigo SA	165509	11,52		0,00
European Bulk Terminals SA	852	14,07		0,00
IC West SA	35	35,00		0,00
Sea Rail SA	3500	35,00		0,00
I.C.RR Ltd	150	14,99		0,00
Bureau Central de Clearing		6,16		0,00
Frigosuisse Immobilien	100	7,69		0,00
Bene-Rail International SA	50	50,00		0,00
SIBELIT		0,00		0,00

## Placements de trésorerie, autres placements (en euros)

### actions et parts

valeur comptable augmentée du montant non appelé  
montant non-reclamé

### titres à revenu fixe

dont émis par des établissements de crédit

### comptes à terme détenus auprès des établissements de crédit

avec une durée résiduelle ou de préavis

d'un mois au plus

de plus d'un mois à un an au plus

de plus d'un an

### autres placements de trésorerie non repris ci-avant

## Comptes de régularisation de l'actif (en euros)

charges à reporter : Infrabel compensation pour l'infrastructure

frais de personnel à transférer

## Comptes de régularisation du passif (en euros)

frais de personnel communiqués par Holding

coûts à attribuer à l'activité de la Direction Train

transfert des revenus concernant le cut-off

transferts des revenus concernant les trajets domicile-travail

485.000,00

485.000,00

92.202.237,71

13.907.263,47

61.782.088,79

50.786.513,94

56.809.470,05

19.454.409,51

**Etat du capital (en euros)**

montant nombre d'actions

**capital social****capital souscrit**

au terme de l'exercice précédent	930.070.000,00	
modifications au cours de l'exercice		
l'acte constitutif 04/2006	185.000.000,00	

**au terme de l'exercice 1.115.070.000,00****représentation du capital**

catégories d'actions		
actions avec droit de vote sans valeur nominale	1.115.070.000,00	20.002
actions nominatives ou au porteur		
nominatives		20.002
au porteur		

**Provisions pour autres risques et charges (en euros)**

provisions pour les risques d'accidents, d'insolvabilité ou autres	15.717.749,95
provisions art 77 contrat de gestion et fidélisation de la clientèle	2.351.332,15
provisions contrat ICRRL	16.397.853,84
provisions organisation polder Berendrecht et terrains pollués	46.217.008,00

Etat des dettes (en euros)	ayant plus d'un an,		
	échéant dans l'année	5 ans au plus	plus de 5 ans

ventilation des dettes à l'origine à plus d'un an en fonction de leur durée résiduelle

autres dettes	8.000.000,00	10.526.430,63	
---------------	--------------	---------------	--

**l'exercice 2006**

dettes fiscales, salariales			
charges sociales			
dettes fiscales échues			57.521,36

**Résultats financiers (en euros)**

autres produits financiers		
subsidés en capital		102.100.622,37
réductions de valeurs sur actifs circulants		
actées		4.379.300,35

**Résultats exceptionnels**

ventilation des autres produits exceptionnels, ventilation des autres charges exceptionnelles, influence accord social pécules vacances 2005		949.566,39
--	--	------------

**Résultats d'exploitation (en euros)**

autres produits d'exploitation (poste 74) dont :	
subsidés d'exploitation et montants compensatoires obtenus des pouvoirs publics	4.612.504,15

travailleurs inscrits au registre du personnel	
nombre à la date de clôture	2,00
effectif moyen du personnel calculé en équivalents temps plein	1,80
nombre effectif d'heures prestées	3.078,00

frais de personnel	
rémunérations et avantages sociaux directs	48.339,55
cotisations patronales d'assurances sociales	10.293,16
primes patronales pour assurances extra-légales	
autres frais de personnel	
pensions	

réductions de valeur	
sur stocks et commandes en cours	
actées	15.785.204,50
reprises	8.180.133,45
sur créances commerciales	
actées	9.740.674,52
reprises	3.305.023,86

provisions pour risques et charges	
constitutions	19.216.812,04
utilisations et reprises	24.392.132,03

autres charges d'exploitation	
impôts et charges relatifs à l'exploitation	112.616,54
autres	298.795,61

personnel intérimaire et personnes mises à la disposition de l'entreprise	
nombre total à la date de clôture	18.444,00
nombre moyen calculé en équivalents temps plein	18.316,40
nombre effectif d'heures prestées	26.305.143,00
frais pour l'entreprise	954.006.300,11

### Impôts sur le résultat (en euros)

---

ventilation du poste 670/3	
impôts sur le résultat au terme de l'exercice	
impôts et précompte payés ou dus	22.848,53
excédents activés des impôts et précomptes payés	22.848,53
sources de latences fiscales	
latences actives	181.614.828,77
pertes fiscales cumulées, déductibles des bénéfices taxables ultérieurs	181.614.828,77

### Impôts sur la valeur ajoutée (en euros)

---

taxes sur valeur ajoutée, portées en compte :	
à l'entreprise	502.691.126,70
par l'entreprise	185.629.996,88
montants retenus à charge de tiers, au titre de:	
précompte professionnel	44.219,11
précompte mobilier	

### Droits et engagements hors bilan (en euros)

---

Biens et valeurs détenus par des tiers en leur nom mais aux risques et profits de l'entreprise, s'ils ne sont pas portés au bilan.	
pièces TGV et loco 13 à l'étranger	6.037.244,87
engagements importants d'acquisition d'immobilisations	
achats intérieurs	413.684.595,86
achats extérieurs	2.372.205,98
marche à terme	
marchandises achetées et reçus	12.726.940,91

### Litiges importants et autres engagements importants

---

intervention obligations pensions	208.384.661,21
garanties par les tiers pour le compte de l'entreprise	62.960.208,47

## Relations avec les entreprises liées et les entreprises avec lesquelles il existe un lien de participation (en euros)

Relations financières :

les rémunérations directes et indirectes et à charge de la facture de résultat pensions accordées, autant que cette mention concerne non-uniquement ou principalement la situation d'une seule personne identifiable.

aux administrateurs et gérants 109.100,08

	<b>entreprises liées</b>	<b>entreprises avec liens de participation</b>
<b>immobilisations financières</b>	<b>16.047.356,54</b>	<b>8 928 560,11</b>
participations	16.047.356,54	8.801.060,11
créances : désavantagés		
autres		127.500,00
<b>créances</b>	<b>141.214.428,33</b>	<b>13.915.783,35</b>
à plus d'un an	60.250.691,89	
à un an au plus	80.963.736,44	13.915.783,35
<b>placements de trésorerie</b>		
actions		
créances		
<b>dettes</b>	<b>303.701.140,63</b>	<b>7.557.292,25</b>
à plus d'un an	10.137.070,64	
à un an au plus	293.564.069,99	7.557.292,25
<b>résultats financiers</b>		
rendement des immobilisations financières	139.286,80	
rendement des actifs circulants	4.736.923,51	
<b>cessions d'actifs immobilisés</b>		
plus-values réalisées	46.086,73	

# Rapport du Collège des Commissaires à l'Assemblée Générale des Actionnaires du 15 mai 2007

Mesdames,  
Messieurs,

Conformément aux dispositions légales et statutaires, et notamment aux articles 143 et 144 du Code des sociétés applicables à la société anonyme de droit public S.N.C.B., en vertu de l'article 37 de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques, le Collège des Commissaires a l'honneur de vous faire rapport sur l'exécution de son mandat sur l'exercice 2006. Le rapport inclut son opinion sur les comptes annuels ainsi que les mentions et informations complémentaires requises.

## Attestation sans réserve des comptes annuels

Le Collège des Commissaires a procédé au contrôle des comptes annuels clos le 31 décembre 2006, établis sur base du référentiel comptable applicable en Belgique, dont le total du bilan est de 4.121.406.720,95 EUR et dont le compte de résultats se solde par une perte de l'exercice de 67.702.810,62 EUR.

L'établissement des comptes annuels relève de la responsabilité de l'organe de gestion. Cette responsabilité comprend : la conception, la mise en place et le suivi d'un contrôle interne relatif à l'établissement et la présentation sincère des comptes annuels ne comportant pas d'anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs; le choix et l'application de règles d'évaluation appropriées ainsi que la détermination d'estimations comptables raisonnables au regard des circonstances.

La responsabilité du Collège des Commissaires est d'exprimer une opinion sur ces comptes annuels sur base de son contrôle. Le Collège des Commissaires a effectué son contrôle conformément aux dispositions légales et selon les normes de révision

applicables en Belgique. Ces normes de révision requièrent que son contrôle soit organisé et exécuté de manière à obtenir une assurance raisonnable que les comptes annuels ne comportent pas d'anomalies significatives, qu'elles résultent de fraudes ou d'erreurs.

Conformément aux normes de révision précitées, le Collège des Commissaires a tenu compte de l'organisation de la société en matière administrative et comptable ainsi que de ses dispositifs de contrôle interne. Le Collège des Commissaires a obtenu de l'organe de gestion et des préposés de la société les explications et informations requises pour son contrôle. Le Collège des Commissaires a examiné par sondages la justification des montants figurant dans les comptes annuels. Il a évalué le bien-fondé des règles d'évaluation et le caractère raisonnable des estimations comptables significatives faites par la société ainsi que la présentation des comptes annuels dans leur ensemble. Le Collège des Commissaires estime que ces travaux fournissent une base raisonnable à l'expression de son opinion.

De l'avis du Collège des Commissaires, les comptes annuels clos le 31 décembre 2006 donnent une image fidèle du patrimoine, de la situation financière et des résultats de la société, conformément au référentiel comptable applicable en Belgique.

## Mentions et informations complémentaires

L'établissement et le contenu du rapport de gestion, ainsi que le respect par la société du Code des sociétés et des statuts, relèvent de la responsabilité de l'organe de gestion.

La responsabilité du Collège des Commissaires est d'inclure dans son rapport les mentions et informations complémentaires suivantes qui ne sont pas de nature à modifier la portée de l'attestation des comptes annuels :

- > Le rapport de gestion traite des informations requises par la loi et concorde avec les comptes annuels. Toutefois, le Collège des Commissaires n'est pas en mesure de se prononcer sur la description des principaux risques et incertitudes auxquels la société est confrontée, ainsi que de sa situation, de son évolution prévisible ou de l'influence notable de certains faits sur son développement futur. Le Collège des Commissaires peut néanmoins confirmer que les renseignements four-

nis ne présentent pas d'incohérences manifestes avec les informations dont il a connaissance dans le cadre de son mandat.

Le rapport de gestion établi en date du 28 mars 2007 mentionne toujours que la Commission Européenne n'a pas encore terminé ses investigations sur l'aide de 95,3 Mios EUR que la SNCB a versée à sa filiale InterFerryBoats. En date du 24 avril 2007, la Commission Européenne a décidé d'approuver cette aide. Par conséquent, il n'est plus nécessaire de reprendre le paragraphe explicatif comme c'était le cas dans les rapports du Collège des Commissaires à l'Assemblée générale des exercices précédents.

- > Sans préjudice d'aspects formels d'importance mineure, la comptabilité est tenue et les comptes annuels sont établis conformément aux dispositions légales et réglementaires applicables en Belgique.
- > Le Collège des Commissaires n'a pas à signaler d'opération conclue ou de décision prise en violation des statuts, des dispositions du Code des sociétés et de la loi du 21 mars 1991.
- > L'affectation du résultat, proposée à l'Assemblée Générale, est conforme aux dispositions légales et statutaires.

### Les comptes par secteurs d'activités

En vertu de l'article 27, §1 de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques et de l'article 221 de la même loi tel qu'inséré par l'article 5 de l'arrêté royal du 19 octobre 2004 portant certaines mesures de réorganisation de la Société nationale des Chemins de fer belges, la S.N.C.B. doit respecter non seulement le droit comptable commun, mais également un certain nombre d'obligations spécifiques en matière comptable, à savoir:

- > prévoir un système de comptes séparés pour ses activités relatives aux tâches de service public, d'une part, et ses autres activités, d'autre part, ainsi que reprendre, en annexe aux comptes annuels, un état récapitulatif des comptes concernant les tâches de service public;

- > tenir, dans sa comptabilité interne, des comptes séparés pour ses activités relatives au transport de marchandises par chemin de fer ainsi que reprendre, en annexe aux comptes annuels, un bilan et un compte de résultats séparés pour ces activités;
- > faire figurer séparément dans les comptes correspondants les contributions de l'Etat versées aux activités relatives à la fourniture de services de transport de voyageurs au titre des missions de service public.

Afin de respecter ces obligations légales, le conseil d'administration a identifié les activités finales suivantes :

- > (1) le transport de voyageurs relatif à la tâche de service public,
- > (2) le transport de voyageurs hors service public,
- > (3) le transport de marchandises.

Le Conseil d'administration a également fixé les règles nécessaires à l'attribution des postes du bilan et du compte de résultats aux activités, étant entendu que les règles d'évaluation sous-jacentes sont identiques à celles en vigueur pour les comptes annuels statutaires.

Pour l'attribution des charges et des produits, il s'est basé sur la comptabilité générale conformément à la loi du 17 juillet 1975 et sur les principes de répartition courantes de la comptabilité analytique de telle sorte qu'il peut être procédé à une réconciliation entre les informations fournies en ce qui concerne les activités et celles figurant dans les états financiers statutaires.

A défaut de normes comptables belges contenant des indications relatives à l'élaboration de rapports sur les différentes activités relevant de la même entité juridique, le Conseil d'administration s'est référé pour ce qui concerne la répartition des postes bilantaires aux normes internationales (IFRS/IAS), et notamment, l'IAS14.

Les bilans des activités, tels qu'approuvés par le Conseil d'administration, contiennent tous les actifs et passifs opérationnels qui peuvent être affectés directement ou qui peuvent être répartis raisonnablement, à savoir les immobilisations corporelles et incorporelles, les immobilisations financières, les stocks et commandes en cours, les créances, les comptes de régularisation de l'actif, les subsides en capital, les provisions, les dettes et les comptes de régularisation du passif.

En tenant compte des règles d'évaluation et d'affectation et sans préjudice d'aspects formels d'importance mineure, les bilans des activités donnent une image fidèle des actifs et passifs comptabilisés.

L'ensemble des comptes de résultats des activités comprend la totalité des charges et produits de la S.N.C.B.

Les résultats de ces activités de la S.N.C.B., tels qu'approuvés par le Conseil d'administration, sont les suivants pour l'exercice 2006 :

Resultat (en million d'Euros)	Transport de voyageurs		Transport de Marchandises	S.N.C.B.
	service public	hors service public		
Résultat d'exploitation	- 95,2	- 16,6	- 57,9	- 169,7
Résultat financier	101,7	0,4	- 2,3	99,8
Résultat courant	6,5	- 16,2	- 60,2	- 69,9
Résultat exceptionnel	0,8	- 3,0	4,4	2,2
Résultat net	7,3	- 19,2	- 55,8	- 67,7

Compte tenu des règles d'évaluation et d'affectation en vigueur et sans préjudice d'aspects formels d'importance mineure, ces comptes de résultats 2006 donnent une image fidèle des résultats des activités.

Cependant la directive européenne 2000/52/CE et la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques imposent l'affectation des charges et produits par secteurs d'activités dont les charges et produits financiers.

Pour ce qui concerne les résultats financiers, cette affectation n'est pas encore complètement réalisée, à défaut d'une méthodologie permettant de déterminer la répartition des flux de trésorerie.

Le Collège des Commissaires prend acte que la société développe une telle méthodologie en consultation avec la société S.N.C.B.-Holding.

Enfin, le Collège des Commissaires tient à remercier les organes de gestion, la direction Finances et ses services, de la collaboration et de l'aide qu'ils ont apportées dans l'accomplissement de sa mission.

Fait à Bruxelles, le 2 mai 2007,

Le Collège des Commissaires

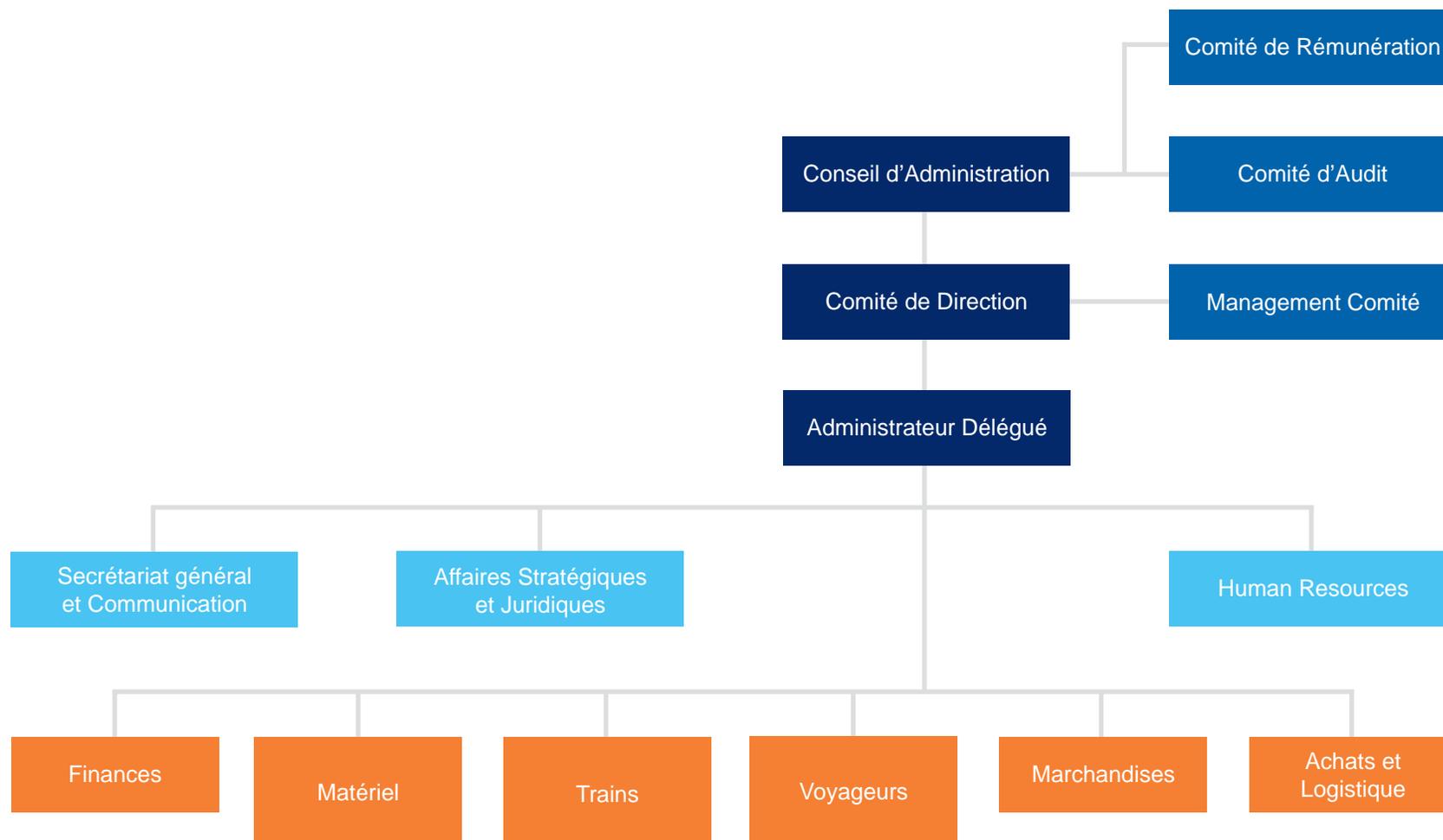
La Cour des comptes représentée par

- > M. de Fays, Conseiller à la Cour des comptes
- > F. Vanstapel, Premier Président de la Cour des comptes

Les membres de l' Institut des Réviseurs d'Entreprises

- > S.c.P.R.L. Michel Delbrouck & C°- Réviseurs d'Entreprises  
Représentée par M. Delbrouck Réviseur d'entreprises
- > S.c.P.R.L. Van Impe, Mertens & Associates, Réviseurs d'Entreprises  
Représentée par H. Van Impe Réviseur d'entreprises  
Président du Collège des Commissaires

# Organigramme



Concept: SNCB / EuroRSCG

Texte/production: SNCB Communication corporate (Hugo Stevens, Bruno Van Calster)

Mise en page: SNCB Communication corporate (Kathleen Van Vaerenbergh) / SNCB design (Alain Mathieu, Guy Van Cauwenberge)

Photos: SNCB Communication corporate (Martial Host) / SNCB Holding (Leo Goossenaarts, Denis Moinil)

Impression: SNCB Imprimerie centrale

Nos remerciements spéciaux à nos voyageurs enthousiastes Aude Collioud, Nas Sidow, Valérie Van Dijk et Marc Rasmussen pour leur collaboration à la séance photo.

[infocorporate@sncb.be](mailto:infocorporate@sncb.be)

Editeur responsable: Philippe Rigaux, SNCB Communication corporate, avenue de la porte de Hal 40, 1060 Bruxelles

Juin 2007



[www.sncb.be](http://www.sncb.be)