

Situation financière à mi-exercice: satisfaction et préoccupation

Avec un **bénéfice de 627 millions**, la SNCB a clôturé d'une manière satisfaisante les comptes du premier semestre de 1993. Et ce grâce à une stabilisation du volume du trafic voyageurs et malgré une régression de 12 % du volume des transports de marchandises. Le recul des produits tarifaires (observable dans tous les réseaux ferroviaires européens) a pu être limité à 4,1 % grâce à la hausse de 4,5 % des recettes voyageurs, consécutive à l'adaptation des tarifs le 1^{er} février dernier.

L'analyse des résultats met cependant en évidence une **évolution inquiétante du compte d'exploitation**. Alors que le déficit d'exploitation atteignait 1.822 millions de francs durant le premier semestre 92, il a pu être limité au premier semestre 93 à 648 millions de francs, grâce aux produits financiers dégagés notamment par une opération de financement alternatif sur matériel roulant.

Vu la conjoncture très défavorable, le résultat d'exploitation pour l'ensemble de l'année 93 accusera très probablement un déficit supérieur aux prévisions retenues pour l'établissement du contrat de gestion et du plan d'entreprise. Cette tendance négative et préoccupante renforce encore l'absolue nécessité de poursuivre activement l'assainissement de l'ensemble des secteurs d'activité au sein de la SNCB.

La dette totale de la Société était au 30 juin 93 de 67,5 milliards contre 73,3 milliards à la fin décembre 92, le maximum historique de la dette étant de 98,1 milliards à fin 86. Soit une diminution de plus de 30 % en six années. Le département financier s'est par ailleurs efforcé d'accroître en permanence la part de la dette en francs belges afin de réduire la sensibilité aux fluctuations monétaires.

Les investissements connaissent depuis début 92 une forte croissance et augmenteront encore considérablement dans les 5 prochaines années.

Dans le cadre de STAR 21, pour l'adaptation de l'offre nationale, en plus des sommes engagées par l'Etat (plus de 15 milliards par an), l'entreprise ferroviaire investira de 2,4 à 2,8 milliards sur fonds propres chaque année d'ici 2000.

Pour le TGV l'effort d'investissement sera de 14 milliards en 93 et montera à 25 milliards en 94. Au total, jusqu'en 2000, la SNCB aura investi près de 100 milliards dans la grande vitesse.

Ces efforts considérables auront bien sûr des effets massifs sur l'endettement de la Société et ses résultats tant financiers que d'exploitation.

Les résultats du premier semestre de 1993

Les résultats du premier semestre de 1993 se soldent par un bénéfice de 627 millions de francs, soit:

- * un déficit d'exploitation de 648 millions de francs;
- * un boni exceptionnel de 1.275 millions de francs.

Ces résultats sont toutefois influencés par une opération de mobilisation d'actifs. Cette opération, conclue en février 1993, a permis de dégager des produits à concurrence de 5.375 millions de francs et a notamment permis de procéder à un amortissement accéléré de certains actifs devenus obsolètes pour des raisons techniques et économiques, dont coût net 1 milliard de francs. Cette opération permettra de mieux positionner l'offre ferroviaire en matière de transport de marchandises.

Les résultats du premier semestre de 1993, comparés à la même période de l'exercice précédent, se présentent comme suit:

(en millions de francs)	1 ^{er} semestre 1993	1 ^{er} semestre 1992
Produits d'exploitation	38.561	36.602
- produits tarifaires	16.118	16.813
- produits financiers	4.131	1.706
Produits propres	20.249	18.519
- compensations "service public"	18.312	18.083
Charges totales d'exploitation	39.209	38.424
Résultats d'exploitation	- 648	- 1.822
Résultats exceptionnels	+ 1.275	- 198
- charges	1.638	702
- produits	2.913	504
RÉSULTATS GLOBAUX	+ 627	- 2.020

PRODUITS TARIFAIRES

Comme constaté dans les réseaux voisins, les produits du trafic enregistrent un recul. Toutefois, la SNCB a réussi à limiter cette régression à 4,1 % par rapport au premier semestre de 92.

Le trafic voyageurs reste stationnaire (3.448 millions de voyageurs-kilomètres) tandis que les recettes augmentent de 4,5 %, conséquence des adaptations tarifaires des 1^{er} février 1992 et 1993.

Le trafic marchandises par charges complètes chute de plus de 12 % en volume et les recettes de plus de 19 %, suite à la crise.

Les recettes du secteur envois de détail diminuent de 5,3 %.

PRODUITS FINANCIERS

Les produits financiers ont atteint 4.131 millions de francs pour le premier semestre 93, contre 1.706 au premier semestre de 92, l'opération de Sale Rent Back (Pickle Lease) ayant dégagé un produit financier non récurrent de 2.800 millions en février 93.

CHARGES D'EXPLOITATION

Les charges totales d'exploitation ont augmenté de 2 % par rapport au premier semestre de 92, pour atteindre 39.209 millions.

Les charges de personnel ont été bien maîtrisées, avec une hausse limitée à 1,8 % sur la même période.

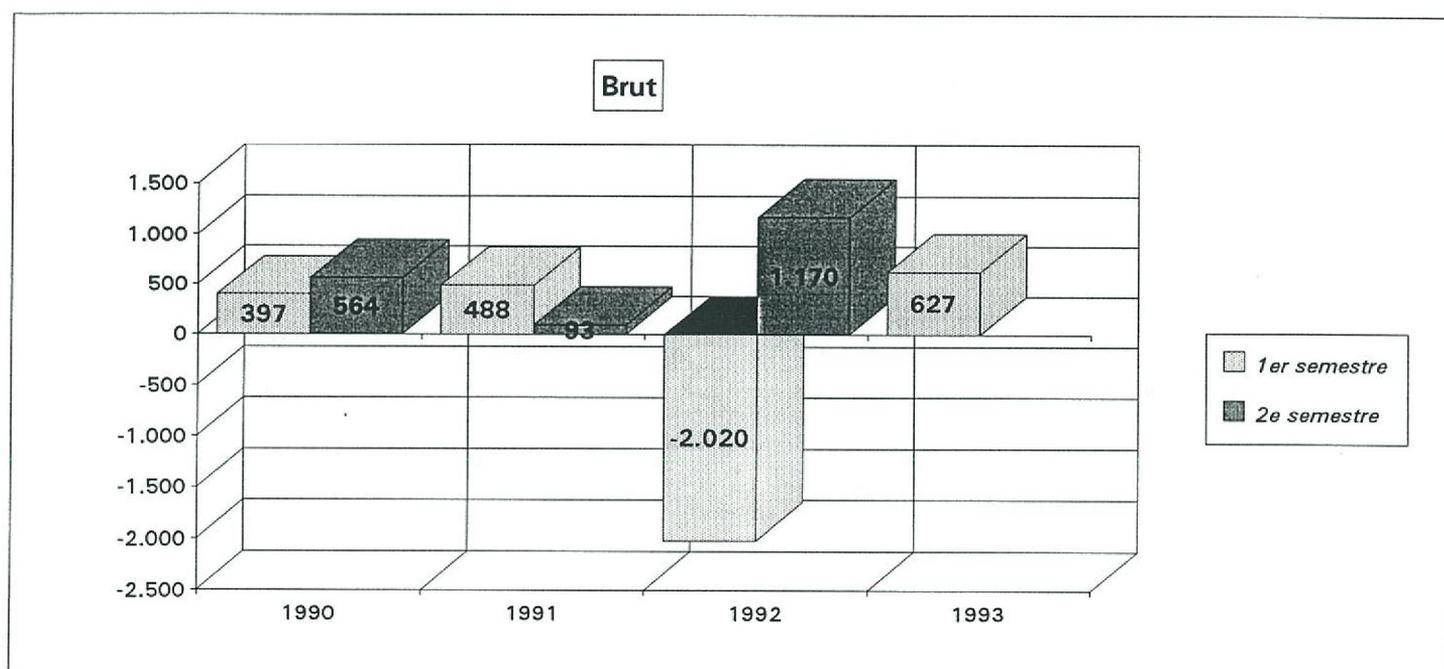
Au premier semestre de 93, sur un total de 43.591 unités, 35.542 hommes-année-effectifs ont été imputés au compte d'exploitation.

RÉSULTATS EXCEPTIONNELS

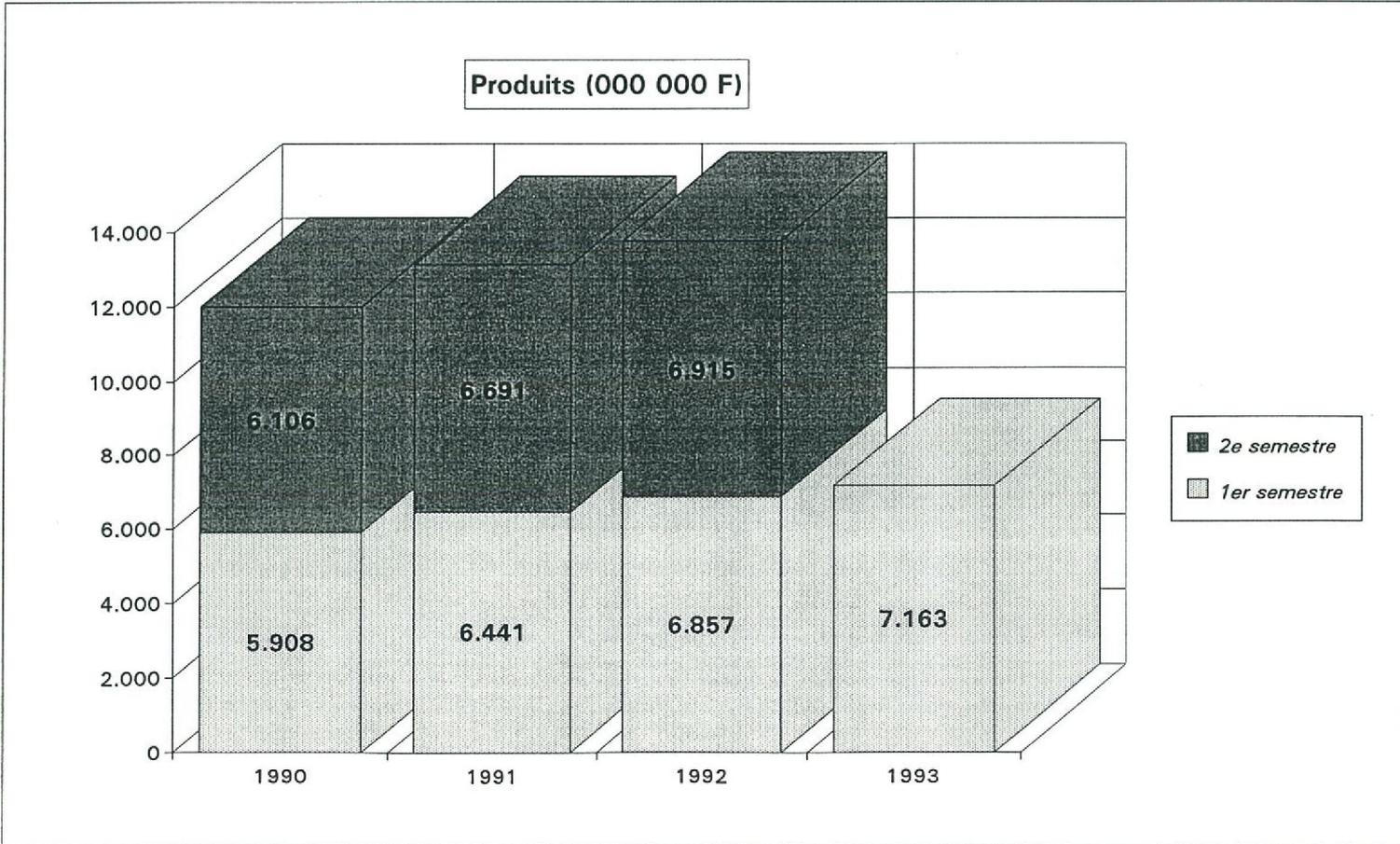
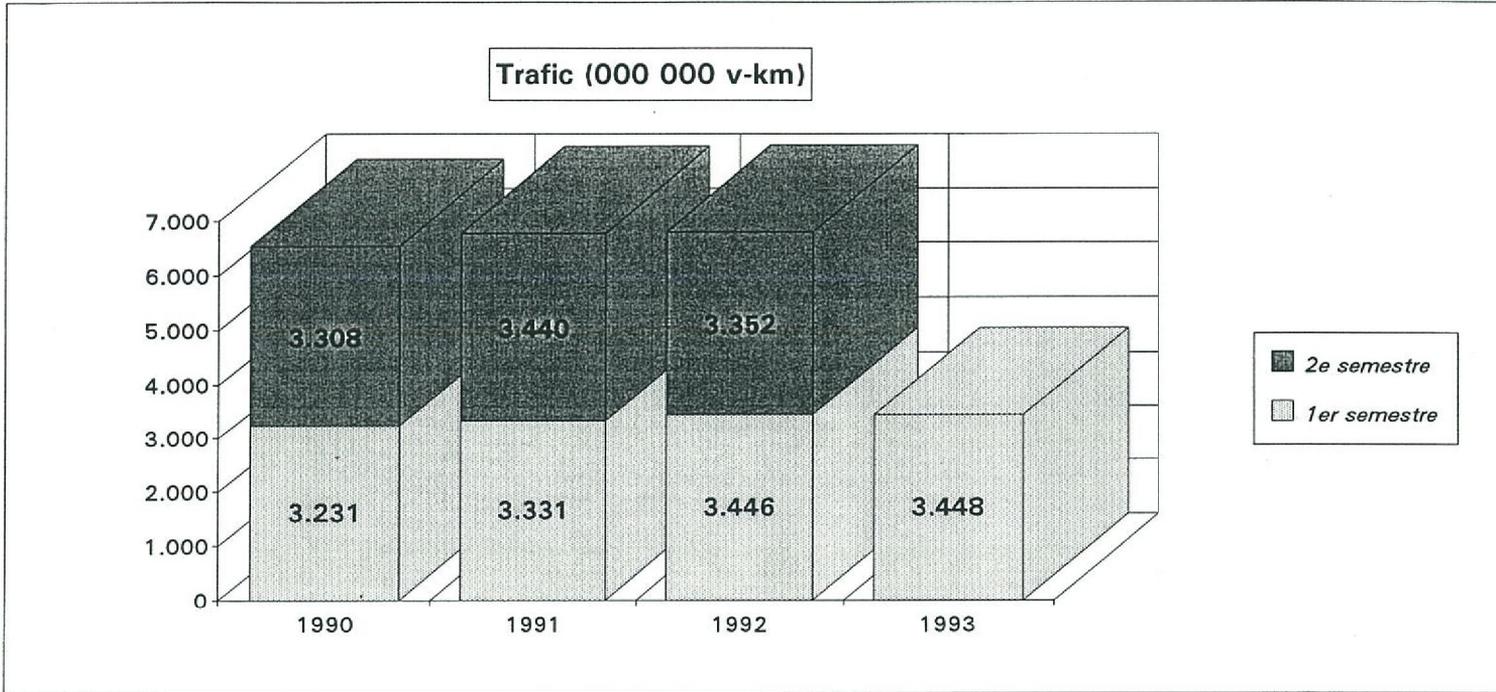
Les résultats exceptionnels dégagent un bénéfice de 1.275 millions au premier semestre de 93, contre une perte exceptionnelle de 198 millions au premier semestre de 92, et ce malgré, en 93, une augmentation des charges exceptionnelles d'un milliard dans le cadre de l'amortissement accéléré de matériel de transport.

COMPTE DE RESULTATS

(en millions de BEF)

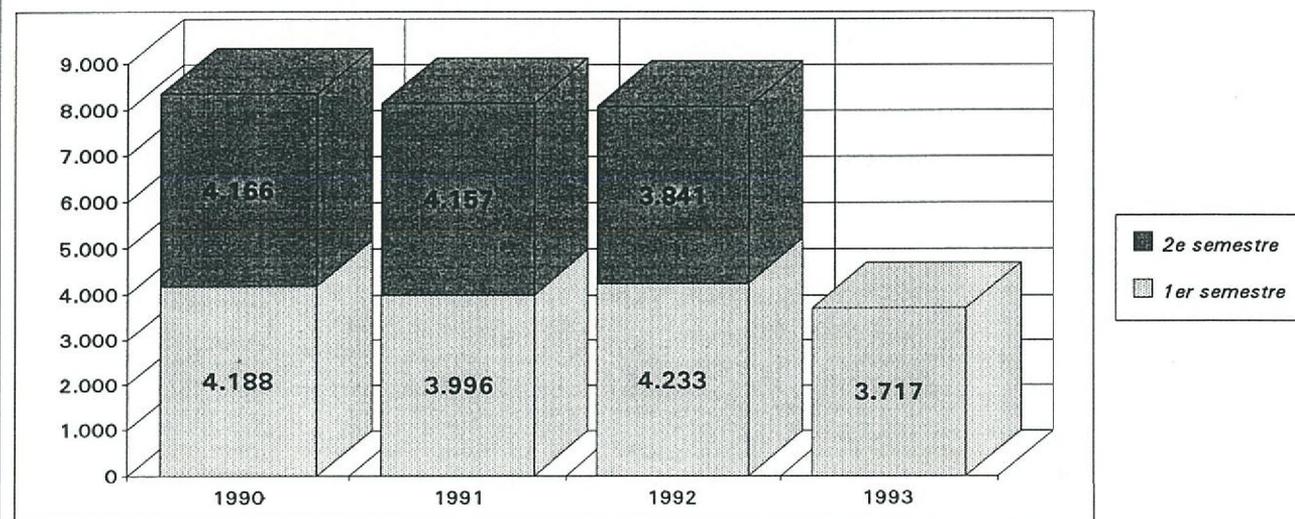


VOYAGEURS

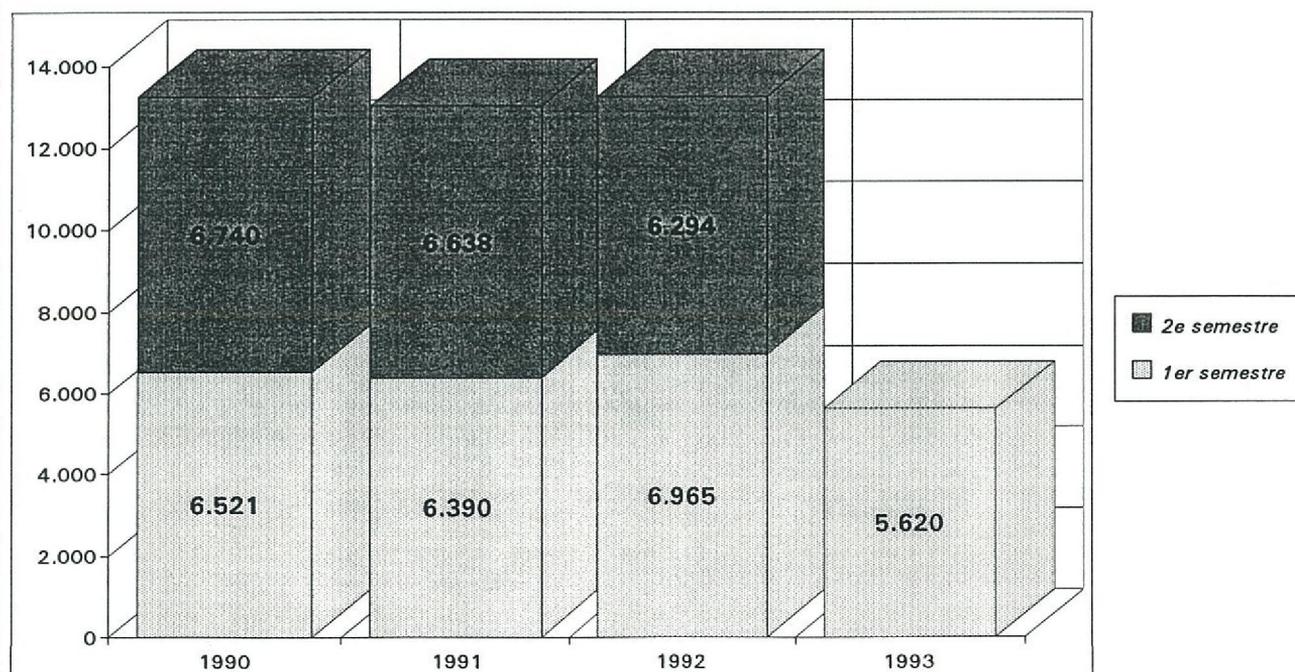


CHARGES COMPLETES

Trafic (000 000 t-km)

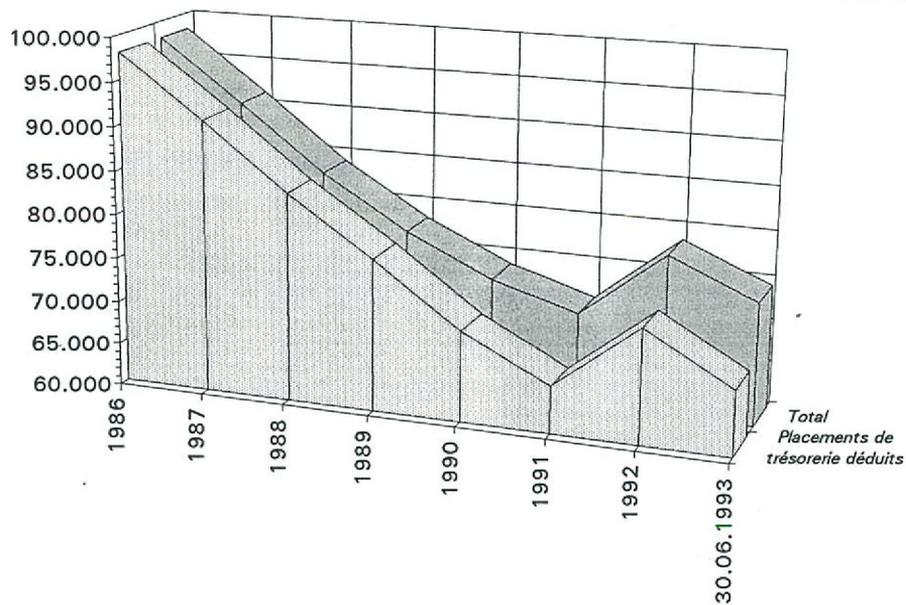


Produits (000 000 F)

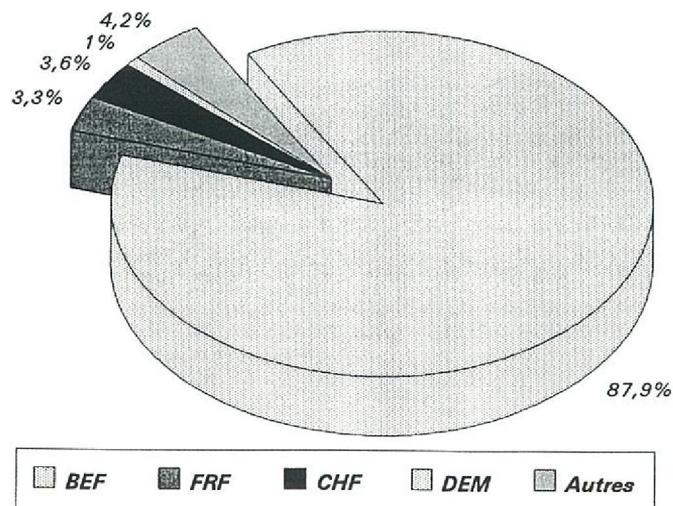


ENDETTEMENT GLOBAL

(en millions de francs)



Répartition de la dette au 30.06.1993



Communiqué de la SNCB

Réuni ce vendredi 24 septembre sous la présidence de monsieur Michel Damar, le Conseil d'administration de la SNCB a approuvé les comptes du premier semestre de 1993. Il a en outre, conformément au prescrit de la loi du 21 mars 1991 sur la réforme de certaines entreprises publiques, fixé le "Statut du Personnel" actuel, y compris son chapitre "Statut syndical" comme premier statut du personnel et premier statut syndical visés par la loi.

En vue de la construction de la ligne à grande vitesse Frontière française - Bruxelles, il a approuvé l'adjudication des travaux de terrassement et d'ouvrages d'art entre la vallée de l'Escaut et la dorsale wallonne ainsi que la construction de la base de travail Saint-Druon à Antoing. Dans le contexte de vive concurrence, le montant total de l'entreprise, 886.000.000 F, est sensiblement inférieur à l'estimation.

Il a aussi approuvé l'adjudication des travaux à réaliser à Hal pour la suppression du passage à niveau 18, avec construction d'un tunnel, d'un passage supérieur, d'une passerelle et de murs de soutènement. Divers travaux de terrassement et de réalisation de l'assiette des voies font également partie de cette entreprise d'un montant total de 1.389.500.000 francs, également inférieur aux estimations préalables.

Le Conseil a aussi décidé le réaménagement de la place de la gare à Audenarde, avec implantation d'une gare d'autobus, d'un parking, d'un abri pour vélos et d'un bâtiment d'accueil pour voyageurs. Ces travaux, qui bénéficieront à l'accueil de la clientèle, seront menés en accord avec la Région flamande et la société De Lijn.

Il a approuvé l'attribution de l'exploitation du nouveau centre de catering de Bruxelles-Midi, en cours de construction. Ce centre assurera l'approvisionnement permanent de tous les trains à grande vitesse au départ de Bruxelles-Midi. Il sera opérationnel à la mi-1994.

Il a décidé la création d'une structure de maintenance spéciale au sein de la SNCB pour la maintenance des lignes à grande vitesse en Belgique - au total 160 km en double voie. Cette structure assurera le contrôle, l'entretien, le renouvellement de cette infrastructure et interviendra en cas de dérangements.

Il a encore approuvé le choix du concessionnaire du parking à étages à la gare de Liège-Guillemins, qui sera ouvert à la fin de cette année.

Enfin, le Conseil a donné le feu vert à la création d'une société anonyme appelée "Euro Liège TGV" en partenariat avec la s.a. "Société de Développement de Liège-Guillemins". La SNCB possédera 75 % des parts de la nouvelle société, qui aura pour objet social "la réalisation d'un projet global de valorisation des terrains aux environs de la gare de Liège-Guillemins, compte tenu des différentes affectations et fonctions propres à une gare importante".