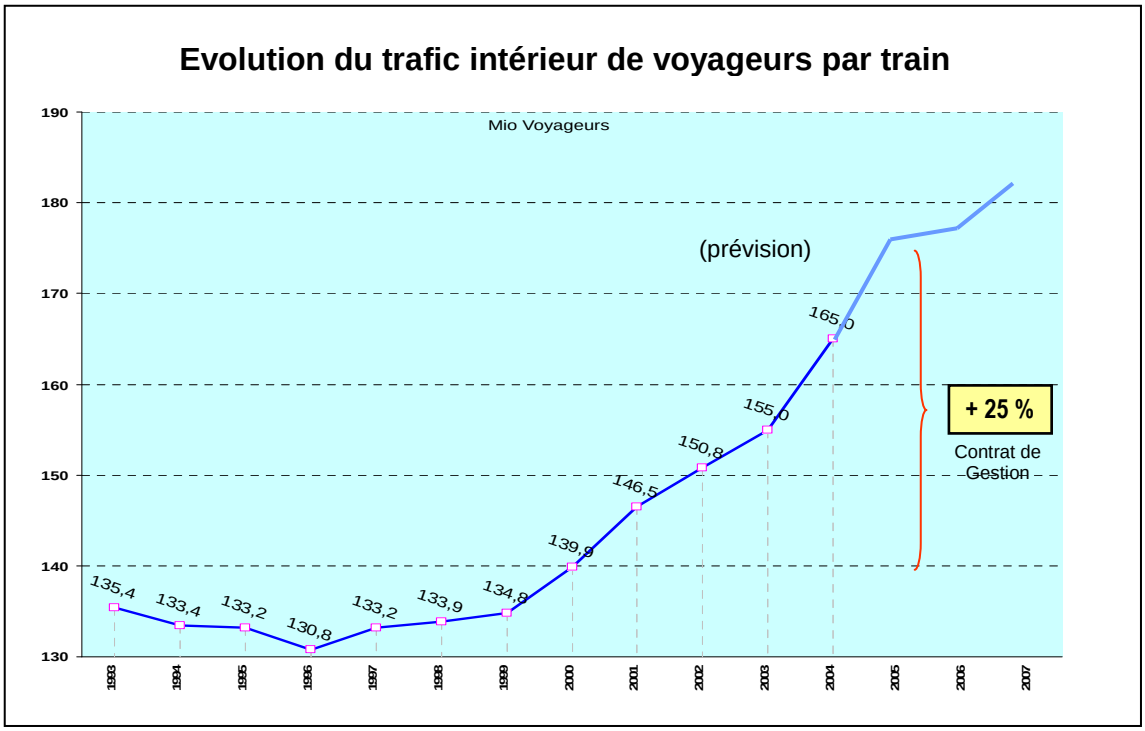
Le plan d'entreprise 2006-2007 du Groupe SNCB

Bruxelles, 10 février 2006. Cette semaine, le Groupe SNCB a transmis son premier plan d'entreprise consolidé pour discussion au Comité de pilotage paritaire et au Ministre de tutelle. Ce plan définit la stratégie que les trois entreprises du Groupe SNCB souhaitent mettre en oeuvre en commun en 2006 et 2007. Le plan d'entreprise consolidé englobe nombre d'investissements importants destinés à l'extension de l'infrastructure ferroviaire. Il prévoit une nouvelle augmentation du nombre de voyageurs et vise à atteindre l'équilibre financier en 2008.

Nouvelle augmentation du nombre de voyageurs:
Le plan 2006-2007 prévoit une nouvelle augmentation du nombre de voyageurs. L'un des objectifs fixés dans l'actuel contrat de gestion est d'augmenter le nombre de voyageurs de 25 % entre 2000 et 2006.

Le plan tel qu'il se présente actuellement se base sur une augmentation supplémentaire de 25 % entre 2006 et 2012. La croissance sera ainsi plus forte que la croissance naturelle de la mobilité et la part de marché de la SNCB augmentera. C'est dans le domaine du trafic des navetteurs que le rail possède ses meilleurs atouts. C'est surtout dans ce segment de marché que l'on s'attend à une croissance du nombre de voyageurs.



Les investissements
Le Groupe SNCB investira un total de 4,789 milliards d'euros au cours de la période 2005-2007.

La majeure partie de ce montant (69 %) sera investie par Infrabel, le gestionnaire du réseau ferroviaire belge. Infrabel investit 3,314 milliards d'euros dans différents projets et met surtout l'accent sur la modernisation et l'extension de l'infrastructure ferroviaire intérieure. La réalisation du projet RER, l'achèvement du réseau TGV, la sécurité et un meilleur accueil des voyageurs constituent pour Infrabel d'autres postes importants.

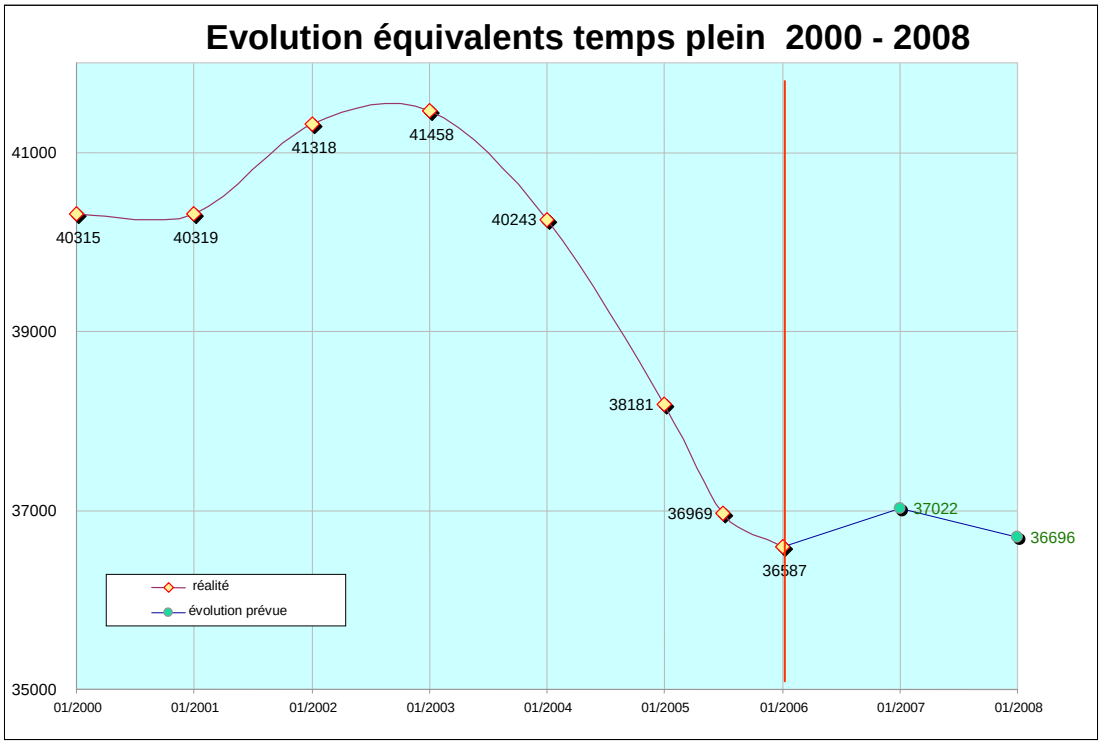
La SNCB investira pour sa part 947 millions d'euros. Récemment a été passée une commande de 90 voitures supplémentaires à deux niveaux. En 2006-2007 suivra une commande de 80 automotrices triples. L'entreprise pourra ainsi apporter une réponse aux besoins de capacité croissants. En outre, une partie du matériel ferroviaire le plus ancien sera rénovée afin d'augmenter le confort des voyageurs et d'importants investissements seront réalisés pour moderniser les ateliers d'entretien.

La SNCB-Holding, de son côté, investira 528 millions d'euros. Ce montant sera principalement consacré à la construction et à l'aménagement de parkings pour les voyageurs, à la poursuite de l'amélioration des bâtiments de gare et à la modernisation de l'informatique au sein du Groupe.

Le Groupe SNCB va recruter 2.500 nouveaux collaborateurs en 2006-2007
Au cours de cette période, le Groupe SNCB recrutera un total de 2.500 nouveaux collaborateurs. On retrouvera aussi ce niveau élevé de recrutement dans les années suivantes.

La politique d'embauche de la société ferroviaire au cours des précédentes décennies s'est caractérisée par une alternance de vagues de recrutement amples et de moratoires. De ce fait, la pyramide des âges pour l'ensemble du Groupe est singulièrement atypique. Quelque 60 % du personnel est âgé de 45 ans et plus. D'ici 2012, environ 40 % des 38.000 cheminots atteindront l'âge de la retraite. La majorité d'entre eux devront être remplacés pour deux raisons essentielles: d'une part d'importants efforts de productivité ont déjà été réalisés au cours des dernières années et d'autre part le trafic voyageurs est en phase croissante. Depuis 2000, la SNCB transporte en moyenne 5 % de voyageurs en plus chaque année et pendant la même période, l'effectif est passé de 40.315 à 36.969 ETP (équivalents temps plein).

Le nombre, le profil et les catégories professionnelles des travailleurs seront évalués chaque année.



Résultats du Groupe:
D'après les estimations précitées, les produits d'exploitation augmenteront dans une plus large mesure que les coûts d'exploitation et seront supérieurs à ceux-ci. On atteindra par conséquent un résultat opérationnel positif en 2006 et 2007 (c'est-à-dire sans tenir compte des amortissements, des réductions de valeur et du résultat financier).

En 2007, le cash flow devrait être positif à concurrence de 74,2 millions d'euros. Toutefois, ce montant reste encore trop limité pour pouvoir financer les investissements au moyen de fonds propres. Et il est vrai que la dette du Groupe continuera à augmenter en 2006 et 2007. Le plan tient compte de l'aboutissement fructueux de la vente d'ABX.

A condition de poursuivre les efforts actuels, l'objectif de stabiliser cette dette pour 2008 reste accessible. Cela sera réalisé sans licenciement, plan de départ, réduction des rémunérations ou autres actions drastiques qui sont légion dans les entreprises en redressement.

Autres projets d'amélioration importants pour la période 2006-2007

New Passengers:
En tant qu'opérateur de transports, la SNCB doit évidemment exercer un contrôle complet sur la conception, la production et la commercialisation de ses produits et services. Un certain nombre de tâches encore assurées sur le terrain par Infrabel seront transférées à l'opérateur SNCB.

Au total, cela concerne 1.395 ETP (équivalent temps plein) qui seront intégrés au sein de la direction Voyageurs.

Extension de l'offre:
Fin 2006, l'offre sera enrichie de quatre nouveaux trains directs vers Bruxelles et de l'offre 'City Rail'. En outre, la première phase du déploiement du RER se poursuit. L'histoire de la grande vitesse se verra ajouter un nouveau chapitre.

Le processus de simplification des tarifs sera poursuivi. De plus, il doit être possible de faire un plus ample usage des moyens et canaux de vente automatisés tel l'internet.

Accompagnement des trains:
Le soutien des accompagnateurs de train sera optimalisé grâce à une nouvelle organisation du travail. De plus, tous les accompagnateurs de trains seront équipés d'un puissant terminal portable de type "Ibis". En plus des fonctions traditionnelles de vente et d'information en temps réel, ces terminaux permettent un suivi administratif efficace.

Meilleure accessibilité des gares:
Sur la base de critères commerciaux, opérationnels et environnementaux, les gares sont segmentées en fonction de leur degré d'équipement et du nombre de services qui y sont proposés.

La gare doit être facilement accessible quel que soit le mode de transport choisi (voiture, vélo, bus...). C'est la raison pour laquelle l'offre et la demande en matière de parkings pour voitures et vélos, ainsi que les correspondances avec les transports publics, seront mises en concordance.

A titre d'essai, douze parkings proposent actuellement des emplacements gratuits aux détenteurs d'une carte train. Une extension du projet est prévue en cas d'évaluation positive.

Corporate Security Services:
L'organisation opérationnelle de Corporate Security Services a été revue afin d'augmenter la sécurité et le sentiment de sécurité. Le champ d'action de B-Security sera encore élargi avec la surveillance des bâtiments de direction et l'extension de la vidéosurveillance dans les gares. Une 'National Control Room' assurera la gestion centralisée de la surveillance par caméras.

Fusion des gestions du trafic en une gestion centrale:
Afin d'assurer davantage de sécurité, de régularité et de fournir des informations de qualité, Infrabel va fusionner ses unités de gestion du trafic. Le suivi et la régulation du trafic des trains comprendront ainsi moins de maillons intermédiaires par grand axe. Ils s'appuieront sur des applications informatiques variées et efficientes.

Concentration des cabines de signalisation:
Infrabel procède actuellement à la rénovation et à la concentration de ses cabines de signalisation. Le rayon d'action de ces dernières est étendu et le suivi du trafic s'en trouve amélioré. Infrabel table sur la concentration dans 31 cabines desservies en permanence pour améliorer la sécurité, la qualité et la fiabilité.

Centres Logistiques Infrastructure (CLI):
L'évolution technique permet à Infrabel de moderniser l'entretien de l'infrastructure ferrée. La concentration des activités d'entretien dans des centres logistiques plus modernes apportera au personnel de meilleures conditions de travail. Elle accroîtra l'efficacité des ateliers, également dotés d'une fonction magasin. Un système informatique (ERP) permet une gestion optimale des stocks de tous les magasins et influe positivement sur les projets d'investissement.

Politique du personnel:
Au cours de la période 2006-2007, le Groupe SNCB accordera une attention particulière au management des compétences. Le centre de formation train@rail, qui a été lancé en 2005, continuera à être développé à cet effet. En outre, des *Performance Management Processes* seront lancés de manière à pouvoir évaluer annuellement les objectifs de la formation.

Etapes ultérieures:
Le plan d'entreprise consolidé est à présent transmis pour discussion au Ministre de tutelle et aux partenaires sociaux. Ensuite, au cours de la période d'application, les sociétés du Groupe SNCB devont – entre autres – discuter plus avant de la répartition interne des coûts et des adaptations possibles suite à la transposition dans le droit belge des réglementations européennes (2ème et 3ème paquets ferroviaires).

---

*La **SNCB-Holding** est la société faîtière du Groupe SNCB et le garant d'un service de qualité optimale. Elle s'acquitte de cette mission en coordonnant et en soutenant les activités de ses deux filiales - la SNCB (l'exploitant) et Infrabel (le gestionnaire de l'infrastructure) - tout en s'assurant de la convergence de leurs stratégies et de l'unité du groupe pour, notamment, atteindre l'équilibre financier.La SNCB-Holding est l'unique employeur des quelque 38 000 membres du personnel du Groupe SNCB. Elle est propriétaire des bâtiments de gare, des parkings et parkings pour vélos, des espaces de location de vélos et des abords des gares. En outre, elle assure les activités de sécurité et de gardiennage sur le domaine ferroviaire ; elle gère le réseau IT pour l'ensemble du groupe et veille à la préservation du patrimoine historique relatif à l'exploitation ferroviaire. Elle a pour but de promouvoir le transport ferroviaire sur le réseau belge, l'un des plus denses au monde.*

***Infrabel** est la société anonyme de droit public responsable de la gestion, de l'entretien, du renouvellement et du développement du réseau ferroviaire belge. L'entreprise est également responsable de l'octroi des licences et des droits de passage aux opérateurs belges et étrangers. La structure particulière de l'actionnariat d'Infrabel garantit sa totale indépendance. Infrabel a été créée au 1er janvier 2005 après la scission des Chemins de fer belges et fait partie du groupe SNCB. L'entreprise emploie actuellement quelque 14.500 personnes et réalise un chiffre d'affaires d'environ 1 milliard d'euros (2005).*

*La **SNCB** est la société anonyme belge de droit public qui garantit l'exploitation et la commercialisation de services de transports ferroviaires national et international de voyageurs et de marchandises. Elle est en charge également de la gestion du matériel roulant.*
La SNCB emploie quelque 18.600 collaborateurs et réalise un chiffre d'affaires de 1,83 milliard d'euros (estimation 2005). Elle gère aussi ses participations dans les filiales telles que Eurostar, Thalys, IFB ou TRW.
La SNCB joue un rôle prépondérant dans le développement d'une mobilité durable en offrant un service qualitatif, fiable et en phase avec le marché.

Contact presse:
Porte-parole SNCB Holding tél. 02/526 37 30