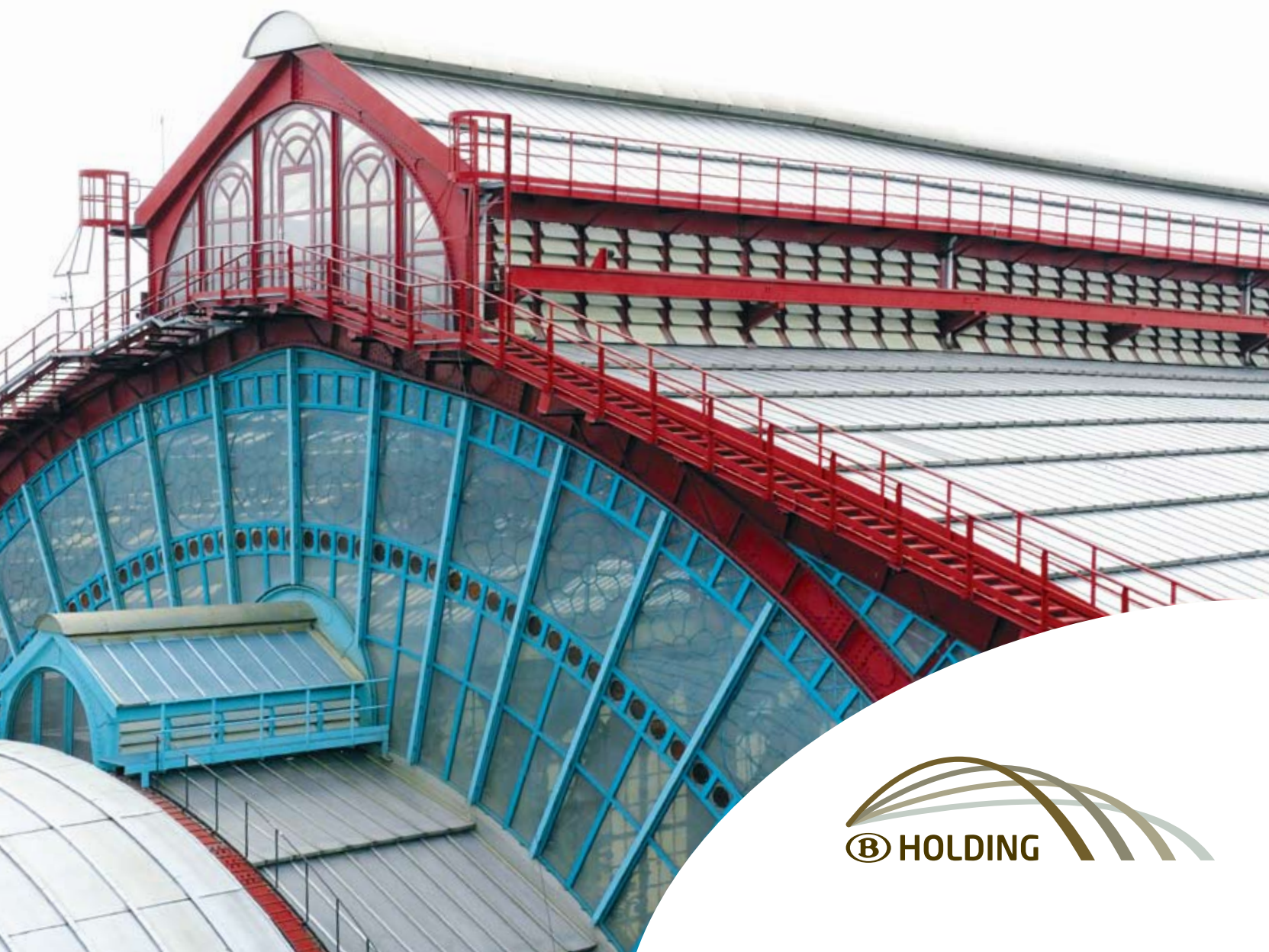


RAPPORT ANNUEL 2009



Sommaire

1. Message du Président et de l'Administrateur délégué	2
2. La SNCB-Holding et le Groupe SNCB dans les grandes lignes	4
3. SNCB-Holding : structure et stratégie	10
4. Les gares en guise de points d'ancrage	19
5. Développer le service de sécurité	25
6. Consommation d'énergie et émissions	28
7. Investir dans l'informatisation et les connaissances	32
8. Nouveaux collaborateurs et compétences	35
9. Rapport financier de gestion	38



1. Message du Président et de l'Administrateur délégué

Pour la SNCB-Holding, l'année 2009 a été une année excellente. Avec de très nombreux motifs de satisfaction: nous avons ainsi pu fêter l'accomplissement des travaux du réseau TGV de frontière à frontière avec les inaugurations des gares d'Anvers-Central et de Liège-Guillemins. Le monde entier a eu son attention attirée par ces événements et la presse internationale a été jusqu'à titrer: "La Belgique réinvente l'architecture ferroviaire". D'autres gares ont également fait l'objet d'améliorations et de rénovations dans les délais fixés tandis que les campagnes de recrutement ont atteint leurs objectifs à 93%. Le réseau GSM-R est aujourd'hui totalement opérationnel, le nombre de caméras de surveillance a encore été augmenté, essentiellement dans les gares. Nous avons également bien résisté à la crise financière, ce qui se traduit par une grande confiance des marchés financiers. Et les objectifs financiers du plan d'entreprise ont été dépassés de 6 millions d'euros.

Les résultats du Groupe SNCB sont par contre totalement différents. C'est la SNCB qui a connu une année noire, notamment dans son activité cargo. Cela a entraîné pour le Groupe un EBITDA de 300 millions d'euros en-deçà des prévisions et a obligé la SNCB-Holding à inscrire une réduction de valeur sur la SNCB de 862 millions d'euros.

Cette situation est préoccupante mais pas dramatique. Le niveau de la dette était d'ailleurs, fin 2009, 1,3 milliards d'euros en deçà des plans. L'EBITDA du Groupe se clôture à -116 millions d'euros, là où, en 2008, il affichait un boni de 86 millions et, en 2007, un boni de 150 millions. C'est le niveau auquel il faut revenir pour réduire la dette. 2009 doit donc absolument rester un exercice "à part" et

nous devons, dès cette année, renouer avec les tendances positives qui ont été les nôtres ces dernières années.

C'est dans cette optique que la SNCB-Holding n'a pas hésité à prendre, ces derniers mois, les mesures qui s'imposaient. Elle s'est portée garante pour la poursuite des activités de service public, elle a assuré la SNCB de sa solidarité et de son soutien et elle a soumis à sa filiale un plan de mesures pour retrouver, en 2012, un meilleur équilibre. La SNCB-Holding a elle-même, de son côté, pris des mesures dans sa propre gestion.

D'autres grands défis attendent le Groupe SNCB. 2009 a connu les plus mauvais chiffres de ponctualité des trains depuis 1998 et la croissance du nombre de passagers a faibli pour la première fois depuis 10 ans.

Enfin, nous sommes toujours sous le choc de la catastrophe de Buizingen.

Par son ampleur, elle confirme combien la sécurité doit être considérée comme la toute première des priorités. Par son atrocité, elle doit interpeller chaque cheminot au plus profond de lui-même.

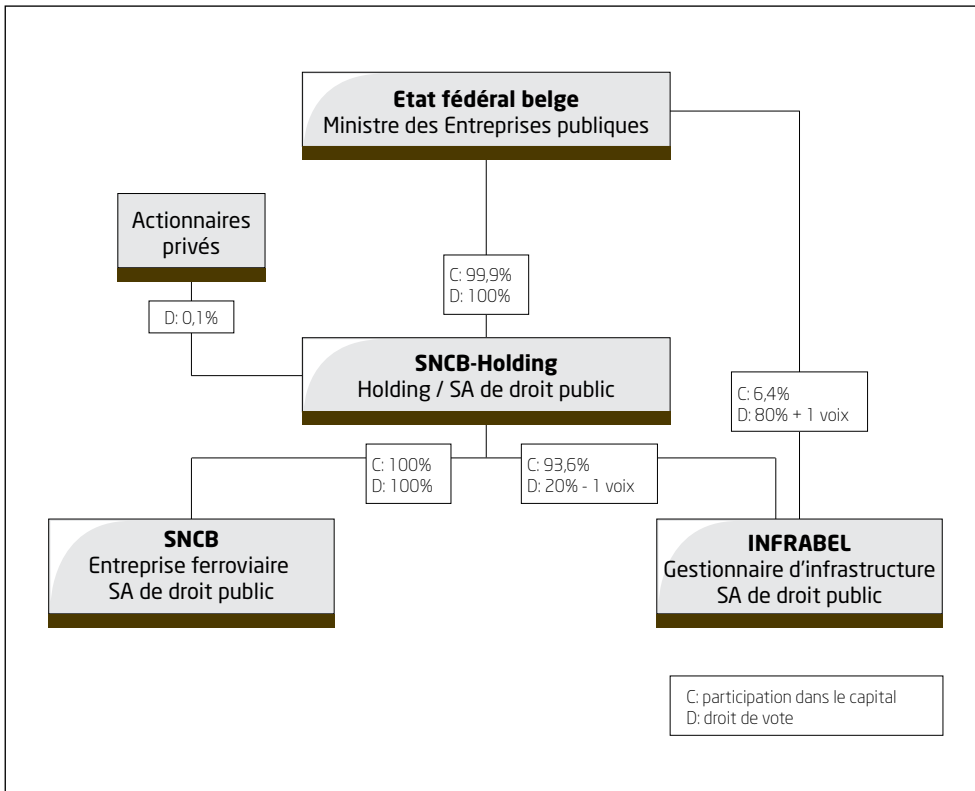
Pour les dix-huit victimes du drame de Buizingen, pour leurs familles, pour les 400.000 voyageurs transportés chaque jour, le Groupe SNCB s'est totalement mobilisé pour faire revenir le chemin de fer au niveau de sécurité le plus élevé pour regagner la confiance de tous les citoyens.

Jean-Claude FONTINOY
Président du Conseil d'Administration

Jannie HAEK Administrateur délégué



2. La SNCB-Holding et le Groupe SNCB dans les grandes lignes



SNCB-Holding

- entend être un acteur déterminant sur la scène de la mobilité en Belgique. En tant que prestataire de services publics, elle souhaite également apporter une réponse aux questions sociétales, telles que la durabilité et la diversité. Elle accomplit cette tâche en collaboration avec les deux autres entreprises du Groupe SNCB : Infrabel, le gestionnaire de l'infrastructure et la SNCB, l'opérateur des services de transport par rail.
- est l'employeur de la totalité du personnel du Groupe SNCB et fournit des services au niveau de la gestion du personnel.
- est propriétaire de la totalité des gares, parkings pour voitures et dépôts pour vélos jalonnant le réseau ferroviaire belge. Elle assure elle-même la gestion et l'entretien courant des 37 grandes gares. La gestion des 176 autres gares est donnée en concession à la SNCB.
- par le biais de son personnel de Securail, en uniforme rouge, elle assure la sécurité des voyageurs et de son personnel, ainsi que la surveillance des bâtiments et installations.
- fournit des services informatiques et de télécommunication à la SNCB et à Infrabel.
- centralise les activités de trésorerie des trois sociétés et assure l'unicité de la gestion financière du Groupe.
- coordonne l'élaboration des plans d'investissement, des plans d'entreprise et de la politique environnementale.
- gère le patrimoine historique du chemin de fer.

LA SNCB-HOLDING PAR ORDRE CHRONOLOGIQUE EN 2009



5 janvier 2009

Un nouveau système de fiches de projet est mis au point au sein de la direction Strategy & Coordination afin d'améliorer le suivi de la gestion des investissements au niveau de l'infrastructure ferroviaire, du matériel roulant, des gares et des parkings. Dès le début 2010, ces fiches web sont également mises à la disposition du grand public via le site du SPF Mobilité et Transports www.mobilit.fgov.be/railinvest/fr.

28 janvier 2009

Nous voici dans la dernière année préparatoire du projet MIND³. MIND³ est un outil ERP (Entreprise Resource Planning) qui doit aider le Groupe SNCB à gérer au mieux les ressources (argent, machines, stocks et personnel) et les processus opérationnels de manière intégrée. Début 2010, le GO LIVE a été prévu afin de permettre à plus de 2.500 agents, et ce rien que pour la SNCB-Holding, d'accéder au système informatique SAP (Systèmes, Applications, Produits).

10 et 11 mars 2009

Le forum Mobilys Rail Meets Road, une collaboration entre le Groupe SNCB et la FEB, FEBIAC, STIB, TEC et De Lijn, se tient au Dexia Congress Center à Bruxelles. Cette première édition commune était consacrée au transport écologique ou transport durable. Pour la première fois, les entreprises issues tant du secteur public que du secteur privé mettent par écrit un engagement commun à destination du public, le Greening Transport Memorandum (www.b-mobility.eu).

19 mars 2009

Le Comité de Direction de la SNCB-Holding organise son Strategy Day avec au programme, un retour en arrière sur les résultats de l'enquête "Mon opinion" relative à la satisfaction des collaborateurs. Des projets stratégiques tels que Mind³, H2R et la Gare y sont présentés.

20 mars 2009

Lancement de la nouvelle identité visuelle de la gare et du site web flambant neuf www.lagare.be. Les clients peuvent y trouver des informations sur la gare, les magasins et les services, mais également sur les projets de renouvellement des gares, des communiqués de presse relatifs aux gares et aux événements qui peuvent s'y dérouler. Simultanément, la SNCB-Holding introduit également une nouvelle ligne plus actuelle.

23 mars 2009

La direction Human Resources de la SNCB-Holding lance une nouvelle campagne de recrutement de vaste envergure dans la presse, dans les gares, à la télévision et dans les salles de cinéma. 40% des 38.000 collaborateurs actuels atteindront l'âge de la pension au cours des années à venir et cela nous amène à procéder à un recrutement massif de conducteurs et d'accompagnateurs de train, d'opérateurs conduite cargo, d'électromécaniciens, d'agents de sécurité, d'ingénieurs,



29 mai 2009

La gare de Noorderkempen est officiellement inaugurée en tant que nouvelle gare ferroviaire multimodale en vue du désenclavement de la partie nord de la Campine. Elle est située à Brecht, le long de la ligne à grande vitesse Anvers – Breda – Rotterdam - Amsterdam. Les premiers trains entre la nouvelle gare et Anvers-Central sont mis en service le 15 juin 2009.

30 mai 2009

Après plus de 4 ans de travaux, la gare rénovée de Bruges a été inaugurée. Un couloir sous-voies agréable et large de 20 mètres assure une circulation aisée. Des quais surélevés et hypermodernes, équipés d'ascenseurs, apportent du confort, avec une attention spéciale aux moins valides.

16 juin 2009

Le laboratoire du Groupe obtient une prolongation de son accréditation. Le labo se trouve à Schaerbeek et est accrédité Belac depuis 1999 conformément à la norme NBN EN ISO 17 025. L'accréditation Belac représente l'agrément officiel de la qualité des prestations d'un laboratoire au niveau européen. Elle porte aussi bien sur l'organisation générale que sur les essais.

30 juin 2009

Securail, le service interne de gardiennage des chemins de fer, renforce sa collaboration avec les services de sécurité des autres sociétés belges de transport public de Lijn, la STIB et les TEC. Les quatre CEO signent un protocole visant à mettre au point des actions communes en matière de sécurité et de prévention et à échanger les connaissances et les expériences.

18 septembre 2009

Le vendredi 18 septembre, la nouvelle gare de Liège-Guillemins est officiellement inaugurée en présence de SAR le Prince Philippe. Les Liégeois sont ensuite invités à assister au fabuleux spectacle "Gare à Vous !" spécialement conçu et mis en scène pour l'occasion par Franco Dragone.

24 septembre 2009

Le Technology Day '09, un mini salon de la technologie avec démonstration en direct des solutions ICT d'aujourd'hui et de demain. ICTRA et sa filiale Syntigo prouvent ici qu'elles sont prêtes à assister leurs clients dans la décennie à venir grâce à des technologies de pointe correctement rôdées. Les applications mises en démonstration ont été réalisées en collaboration avec la SNCB et Infrabel qui ont toutes les deux énormément investi dans l'information aux voyageurs, la centralisation des données et la normalisation des processus.

25 septembre 2009

Le vendredi 25 septembre, les projecteurs se braquent sur Anvers-Central afin de célébrer la fin officielle des travaux, en présence du Prince et d'un grand nombre de VIP. Les premiers exemplaires du roman de gare auquel cinq auteurs flamands ont collaboré sortent en direct de la presse à imprimer trônant dans le hall. Newsweek couronne Anvers-Central quatrième plus belle gare du monde.

8 octobre 2009

B-Mobility, le Centre de connaissances Stratégique Mobilité de la SNCB-Holding, publie son premier moniteur de la mobilité "A Look@Mobility by Rail" et le présente à l'occasion d'un forum organisé à l'International Convention Center de Gand. Simultanément, B-Mobility lance son site internet www.b-mobility.eu

29 octobre 2009

Pour la onzième fois, l'Institut des Réviseurs d'entreprises décerne l' "Award for Best Belgian Sustainability Report". Le premier rapport durabilité 2008 du Groupe SNCB peut compter sur une mention spéciale. Selon le jury, le Groupe a fourni un excellent premier rapport, bien structuré et aisément lisible et dont les défis en matière de durabilité sont clairement identifiés (à télécharger via le site (cf. http://www.b-rail.be/corp-r/N/assets/pdf/company/durability_2008_f.pdf)

14 novembre 2009

La "Nuit de la Gare" remporte à nouveau un vif succès. Plus de 5.000 personnes s'étaient donné rendez-vous à Anvers-Central, Bruxelles-Central et Liège-Guillemins pour faire la fête jusqu'aux petites heures au son de différents DJ belges et français.



20 novembre 2009

Le 26^{ème} Point Vélo est officiellement ouvert en gare de Lokeren et le 27^{ème}, en gare de Roulers. Dans un point vélo, les clients peuvent soit louer un vélo, soit faire garder leur propre vélo sous surveillance ou le faire réparer. Ces tâches sont sous traitées par la SNCB à des organisations socio-économiques. Quatre jours plus tard, le point vélo de Bruxelles-Luxembourg est ouvert.

24 novembre 2009

La deux millième caméra de surveillance est officiellement mise en service en gare de Tournai. Depuis 2006, la SNCB-Holding équipe ses grandes gares en caméras de surveillance. Les images sont suivies 24h/24 au Security Operations Center (SOC) à Bruxelles.





5 décembre 2009

Choisir le train, c'est choisir la planète. Au départ de Bruxelles, quelque quatre cents scientifiques, responsables politiques et militants écologistes se sont rendus en train à Copenhague afin de participer au Sommet mondial sur le climat qui s'est tenu dans la capitale danoise. Il s'agit d'un geste fort posé par l'UIC, la SNCB-Holding, la SNCB et d'autres partenaires issus du monde ferroviaire et du secteur de l'environnement en vue de contribuer à une planète durable.

10 décembre 2009

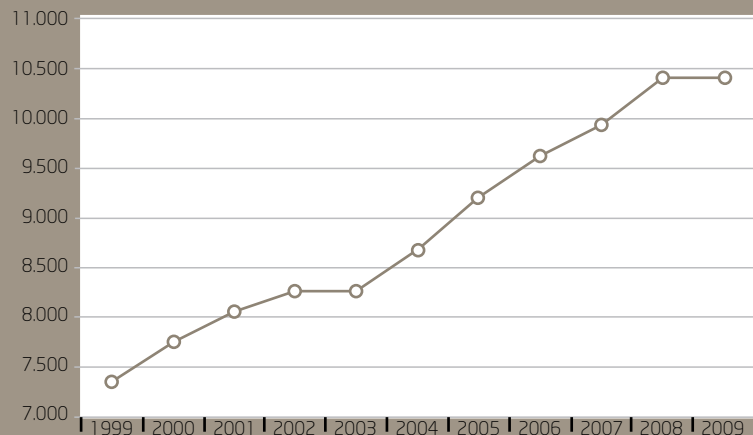
Les responsables de la SNCB-Holding et de Cambio convolent en justes noces dans la gare. Le système de voiture partagée (carsharing) est désormais possible dans quatre gares belges, à savoir Bruxelles-Midi, Namur, Anvers-Central et Anvers-Berchem.



LE GROUPE EN QUELQUES CHIFFRES

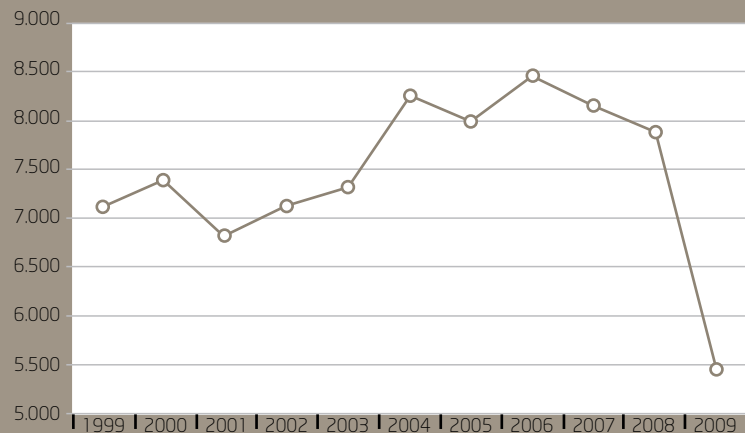
La crise économique a ralenti la croissance du trafic voyageurs

Trafic voyageurs 10⁹ vkm (national+international) 1999-2009



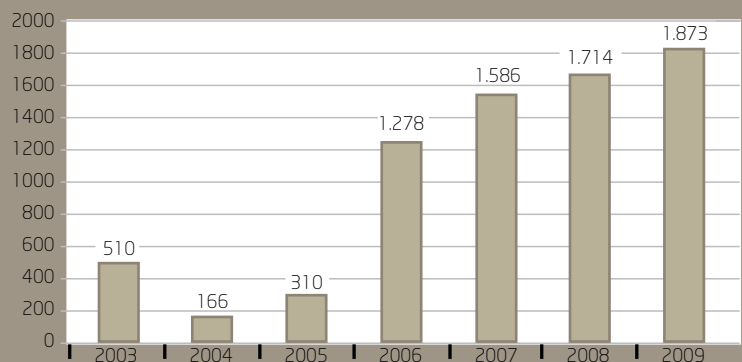
Le trafic marchandises a essuyé de sérieux revers

Trafic marchandises 10⁶ tonnes-km 1999-2009



Plus de 1.800 recrutements afin de maintenir le niveau des compétences requises

Recrutements externes 2003-2009 (FTE)





LE BUREAU DES CONTRÔLES LÉGAUX

La SNCB-Holding dispose d'un bureau de contrôle accrédité qui joue un rôle de prévention et de protection de la sécurité des travailleurs, des clients et des biens, et ceci pour le Groupe entier.

Ce Bureau des Contrôles légaux de la direction Stations effectue des examens de conformité, des contrôles périodiques, des analyses de risque des installations électriques et des inspections par thermographie infrarouge. Plus de 4.600 installations électriques ont été contrôlées en 2009, ainsi que 20.000 tableaux électriques basse tension ou cellules haute tension par thermographie. Le bureau a inspecté plus de 500 cuves à mazout.

Et le nombre de contrôles légaux du matériel dans le secteur levage dont le Groupe est propriétaire est impressionnant ! Ces inspections sont réalisées avant les mises en service et lors de contrôles périodiques. Une sélection de quelques chiffres de l'année 2009 : 258 ascenseurs, 291 escaliers mécaniques, 1.000 ponts roulants, 200 nacelles élévatrices, 500 pieds de vérins, 80.000 accessoires et appareils de levage divers, ...

Enfin, dans le cadre de la prévention incendie, la conformité des bâtiments et des moyens d'extinction est vérifiée : au total presque 18.000 extincteurs et 2.000 dévidoirs par an.

UNE FILIALE INTERNATIONALE TRANSURB TECHNIRAIL

Transurb Technirail est un bureau d'études belge d'ingénierie et de management spécialisé dans le domaine des transports en commun. Société anonyme d'économie mixte, elle réunit les ressources humaines et les capacités technologiques de ses partenaires : la SNCB, la STIB et les principales sociétés privées belges d'ingénierie du transport.

Les activités de Transurb Technirail sont centrées sur deux domaines : l'Assistance Technique, regroupant les activités d'études et d'ingénierie pures et le Général Contracting, regroupant les activités de fabrication ou de fourniture d'équipements de diverses natures (wagons, locomotives, longs rails soudés...) et projets "clé en main" (ateliers de maintenance, terminal...).

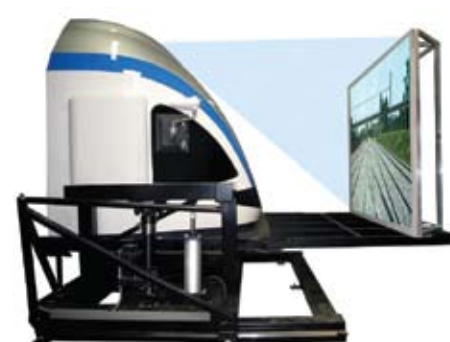
Transurb Technirail est actif sur les quatre continents avec des projets en Jamaïque (terminal de bus à Kingston), en France (Eurotunnel...), en Norvège (simulateurs de conduite), en Algérie (supervision de projets de signalisation & télécommunications), au Maroc (supervision de la construction du tram de Casablanca), Egypte, Tunisie, Madagascar..., en Asie (participation aux projets de lignes à grande vitesse en Corée et Taïwan). Pour la 7^e année consécutive depuis sa restructuration en 2003, l'entreprise a clôturé l'exercice 2009 en bénéfice.

L'ambition de Transurb Technirail est de se développer de manière importante et de devenir la cellule d'exportation du savoir-faire belge dans les transports en commun reconnue et ce grâce à des partenaires additionnels motivés.

Contrôle des travaux de modernisation de la gare de Constanta en Roumanie



Conception et réalisation du simulateur de conduite du train banlieue d'Alger



3. SNCB-Holding : structure et stratégie



A partir du 01.01.2009

Conseil d'Administration

Président : Jean-Claude FONTINOY

Administrateur Délégué : Jannie HAEK

Administrateurs : Eddy BRUYNINCKX, Antoon COLPAERT(1), Edmée DE GROEVE (2), Catherine GERNAY, Luc JORIS (3), Paul MATTHYS (4), Geertje SMET (5), Magali VERDONCK, Marianne VERGEYLE, Melchior WATHELET.

Comité de Direction

Président : Jannie HAEK

Directeurs généraux : Michel ALLE (Finance), Vincent BOURLARD (Stations), Alex MIGOM (Strategy & Coordination), Tony VAN DEN BERGHEN (Human Resources),

Comité d'Audit

Président : Geertje SMET (5)

Membres : Eddy BRUYNINCKX, Catherine GERNAY, Melchior WATHELET.

Comité de Nominations et de Rémunération

Président : Jean-Claude FONTINOY

Membres : Edmée DE GROEVE (2), Jannie HAEK, Luc JORIS (3), Marianne VERGEYLE

Comité Stratégique

Président : Jannie HAEK

Membres : Les 9 autres administrateurs
Les 4 directeurs généraux - Les représentants des organisations syndicales : Michel ABDISSI, Dominique DALNE, Jean-Pierre GOOSSENS, Luc PIENS, Serge PITELJON.

Comité de Pilotage

Président : Jannie HAEK

Membres : Marc DESCHEEMAECKER, Luc LALLEMAND, Marc VAN LAETHEM, Gérard GELMINI, Jos DIGNEFFE.

Commissaire du Gouvernement

Marc BOEYKENS

Collège des Commissaires pour le contrôle des comptes statutaires

Pour l'exercice 2008

Président : Herman VAN IMPE

Membres : Michel DELBROUCK, Michel de FAYS, Franki VANSTAPEL.



CORPORATE GOVERNANCE

Ce chapitre est consacré au gouvernement d'entreprise, communément appelé Corporate Governance.

Il a pour ambition de faire connaître les règles de fonctionnement de la Société à la lumière des principes du Corporate Governance, garantie d'un fonctionnement efficace des organes de gestion.

Pour mener à bien ses missions, la SNCB-Holding s'appuie non seulement sur son Conseil d'Administration, mais également sur trois comités spécialisés, le Comité d'Audit, le Comité de Nominations et de Rémunération et le Comité Stratégique, ainsi que le Comité de Direction ou encore d'autres comités ou commissions de concertation tels que :

- le Comité de Pilotage
- la Commission Paritaire Nationale
- le Comité des trois CEO
- la Cellule stratégique

Sans oublier les organes de contrôle comme le Commissaire du Gouvernement ou le Collège des Commissaires.

Pour une description plus détaillée de la structure de gestion et des règles de fonctionnement des organes de gestion, il est renvoyé à la Charte de Corporate Governance publiée sur le site internet de la SNCB-Holding (www.sncb-holding.be).

A partir de l'exercice 2009*

Président : Ignace DESOMER (6)

Membres : Eric CLINCK, Michel de FAYS, Michel De SAIVE, Franki VANSTAPEL (7).

Commissaires réviseurs pour le contrôle des comptes consolidés du consortium SNCB-Holding - Infrabel

Pour l'exercice 2008

Herman VAN IMPE au nom de la Burg. BVBA Van Impe, Mertens & Associates

Michel DELBROUCK au nom de la ScPRL Michel DELBROUCK & Co

Jean FOSSION au nom de PricewaterhouseCoopers Réviseurs d'Entreprises scrl

A partir de l'exercice 2009*

MM. Michel De SAIVE et Eric CLINCK au nom de KPMG réviseurs d'entreprises S.C.C.R.L.

* Le mandat des commissaires-réviseurs expirant lors de l'assemblée générale de mai 2009, la SNCB-Holding a pris l'initiative de procéder à la désignation de nouveaux commissaires-réviseurs par le biais d'un marché public selon une procédure négociée.

Bien que les réviseurs actuels soient les candidats retenus au terme de la procédure de marché public, leur nomination par l'assemblée générale du 29 mai 2009 n'a pas été possible en raison de l'opposition syndicale exprimée le 27 mai 2009 au sein de la Commission Paritaire Nationale, agissant en qualité de conseil d'entreprise. Une ordonnance du tribunal de Commerce de Bruxelles prise le 2 juin 2009 a néanmoins confirmé ce choix dans l'attente d'une désignation définitive.

- (1) Jusqu'au 7 avril 2009.
- (2) Jusqu'au 20 septembre 2009.
- (3) A partir du 21 septembre 2009.
- (4) A partir du 24 avril 2009.
- (5) Décédée le 23 décembre 2009.
- (6) A partir du 17 décembre 2009
- (7) Jusqu'au 16 décembre 2009



Magali Verdonck Luc Joris Melchior Wathelet Paul Matthys Eddy Bruyninckx Catherine Gernay
 Lieve Schuermans Jean-Claude Fontinoy Jannie Haek Marianne Vergeyle

CONSEIL D'ADMINISTRATION

Composition

Le Conseil est composé de 10 membres, en ce compris l'Administrateur délégué. Un tiers de ses membres au minimum doivent être de l'autre sexe (article 162 bis § 1 de la loi du 21 mars 1991). La parité linguistique est respectée.

Fonctionnement

Fréquence des réunions

"Le Conseil se réunit aussi souvent que l'exige l'intérêt de la Société et, au moins, quatre fois par an." (article 10 des statuts).

Points traités

En plus des dossiers récurrents, le Conseil d'Administration a, en 2009, pris des décisions et assuré le suivi d'un certain nombre de dossiers importants :

- Plan financier SNCB-Holding 2009-2013;
- le suivi de la problématique du capital de la SNCB;

- le financement de la restructuration de B-Cargo et gouvernance du secteur Cargo de la SNCB;
- l'inauguration des gares d'Anvers et de Liège;
- la stabilisation de la dette du Groupe SNCB;
- l'approbation du premier avenant au contrat de gestion 2008-2012;
- l'évolution de la facture de l'énergie du Groupe SNCB;
- le suivi et budget du projet Mind³ (Enterprise Resource Planning);
- le suivi des travaux du Groupe de travail pour le Musée national des chemins de fer;
- Plan d'action HR et présentation du plan de carrière;
- les contrats intragroupe avec la SNCB et Infrabel;
- la procédure de désignation de commissaires pour le contrôle des comptes de la SNCB-Holding et des comptes consolidés du consortium SNCB-Holding - Infrabel;
- le plan de politique environnementale & le rapport durabilité;
- le moniteur de la mobilité de la SNCB-Holding;
- la prise de mesures dans le cadre du risque d'épidémie de grippe mexicaine;
- le suivi de l'impact pour la SNCB-Holding de la crise du crédit et de la situation sur les marchés financiers;
- la participation de la SNCB-Holding dans Cambio - voitures partagées;
- le suivi de la restructuration du Fonds de l'Infrastructure Ferroviaire (FIF) et le transfert d'actifs du FIF à la SNCB-Holding;
- le suivi des filiales et la présentation de la stratégie de PubliFer, Euro Liège TGV, Syntigo et Rail Facilities;
- le renouvellement de certaines assurances de base de la SNCB-Holding.

19 réunions du Conseil d'Administration en 2009

COMITÉ D'AUDIT

Fonctionnement

Fréquence des réunions

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.

Points traités

Les principaux sujets examinés en 2009 par le Comité d'audit concernent :

- les comptes annuels de la SNCB-Holding et les comptes annuels consolidés 2008;
- les comptes trimestriels 2009;
- Plan financier SNCB-Holding 2009-2013;
- le suivi de la problématique du capital de la SNCB;
- le financement de la restructuration de B-Cargo et gouvernance du secteur Cargo de la SNCB;
- le rapport relatif à la stabilisation de la dette du Groupe SNCB;
- les principales conclusions et recommandations formulées par l'Audit Interne dans ses rapports;
- le suivi des recommandations formulées par l'Audit Interne et des plans d'action convenus entre celui-ci et le management opérationnel;
- le programme d'activités 2010 de l'Audit Interne et en particulier des missions d'audit à réaliser;
- l'analyse des relations entre l'Audit Interne de la SNCB-Holding et Infrabel;
- l'actualisation de la charte d'audit Interne de l'Audit Interne de la SNCB-Holding;
- le budget d'exploitation 2010 de la SNCB-Holding;
- le suivi et budget du projet Mind³ (Enterprise Resource Planning);
- la désignation de commissaires pour le contrôle des comptes sociaux de la SNCB-Holding et pour le contrôle des comptes consolidés du consortium SNCB-Holding/Infrabel;
- le suivi de l'impact pour la SNCB-Holding de la crise du crédit et de la situation sur les marchés financiers;
- le suivi de l'impact du passage aux normes IFRS;
- le suivi de l'évolution du dossier ABX et en particulier du dossier des litiges.

16 réunions du Comité d'Audit en 2009

COMITÉ DE NOMINATIONS ET DE RÉMUNÉRATION

L'existence du Comité de Nominations et de Rémunération est prévue par la loi du 21 mars 1991 à l'article 161 ter.

Fonctionnement

Fréquence des réunions

Le Comité se réunit aussi souvent que l'exige l'intérêt de la Société.

10 réunions du Comité de Nominations et de Rémunération en 2009

COMITÉ STRATÉGIQUE

Ce Comité a été créé par la loi du 22 mars 2002 modifiant la loi du 21 mars 1991 (article 161 ter §§ 1, 5, 5bis, 6 et 7 de la loi du 21 mars 1991). Ce Comité a été installé le 20 décembre 2002.

Fonctionnement

Fréquence des réunions

Ce Comité se réunit chaque fois que des décisions doivent être prises par le Conseil dans les matières stratégiques pour lesquelles l'avis préalable du Comité est requis, ainsi que chaque fois qu'il faut discuter du contrat de gestion.

Points traités

En plus des dossiers relevant de ses compétences d'avis, le Comité Stratégique

a été consulté pour les dossiers suivants :

- les comptes annuels de la SNCB-Holding et les comptes annuels consolidés 2008;
- les comptes trimestriels 2009;
- l'actualisation du plan pluriannuel d'investissements 2008-2012;
- le budget d'investissements 2010 de la SNCB-Holding;
- le budget d'exploitation 2010 de la SNCB-Holding;
- le premier avenant au contrat de gestion;
- la restructuration des activités Cargo de la SNCB.

10 réunions du Comité Stratégique en 2009



Michel Allé

Alex Migom

Jannie Haek

Vincent Bourlard

Tony Van den Berghen

COMITÉ DE DIRECTION

- Jannie HAEK, Administrateur délégué,
- Michel ALLE, Directeur général Finance,
- Vincent BOURLARD, Directeur général Stations,
- Alex MIGOM, Directeur général Strategy & Coordination,
- Tony VAN DEN BERGHEN, Directeur général Human Resources.

Tous les membres du Comité de Direction remplissent au sein de la SNCB-Holding, ou pour la représentation de celle-ci, des fonctions de plein exercice (article 162 quater de la loi du 21 mars 1991).

Fonctionnement

Fréquence des réunions

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

Compétences

Conformément à l'article 162 ter de la loi du 21 mars 1991, "Le Comité de Direction est chargé de la gestion journalière et de la représentation en ce qui concerne cette gestion, de même que de l'exécution des décisions du Conseil d'Administration. Les membres du Comité de Direction forment un collège. Ils peuvent se répartir les tâches."

51 réunions du Comité de Direction en 2009

COMITÉ DE PILOTAGE

Le Comité de Pilotage a été constitué à la SNCB par l'assemblée générale du 28 mai 2004. Il est un organe statutaire compétent pour accompagner le développement des nouvelles structures, les plans d'entreprise et les problèmes de gestion opérationnelle.

Fonctionnement

Fréquence des réunions

Le Comité se réunit au moins une fois par mois. Il peut être convoqué par tout membre ou par le comité de direction de la SNCB-Holding. Celui-ci ou tout membre peut mettre des points à l'ordre du jour (article 25 des statuts).

Points traités

Les principaux sujets examinés en 2009 par le Comité de Pilotage concernent :

- la restructuration des activités Cargo;
- les premiers avenants aux contrats de gestion 2008-2012;
- le projet H₂R;
- la péréquation des pensions;
- l'examen de points relatifs aux aspects HR : l'évolution de l'effectif du personnel, la problématique des recrutements, l'enquête de satisfaction du personnel,...

13 réunions du Comité de Pilotage en 2009

COMMISSION PARITAIRE NATIONALE

Points traités

- création des grades d'agent info trafic, agent info trafic principal, agent commercial et agent commercial principal;
- création des grades de coordinateur technique et premier coordinateur technique – conditions d'accès à ces grades;
- contrôles légaux – création des grades de technicien "contrôles légaux" et de technicien principal "contrôles légaux" au sein de la direction H-Stations;
- validation de l'expérience utile acquise avant le recrutement;
- comblement des emplois universitaires (et assimilés);

- création de grades, de spécialités et de la subdivision d'avancement "conduite infra" au sein de la direction I-Infrastructure;
- recrutement de techniciens (principaux) électromécaniciens;
- personnel de la logistique;
- premiers avenants aux contrats de gestion respectifs entre l'Etat et la SNCB-Holding, l'Etat et Infrabel et l'Etat et la SNCB;
- statut du personnel – chapitre XIII- Statut Syndical ; Règlement général des relations syndicales – Fascicule 548

5 réunions de la Commission Paritaire Nationale en 2009

COMITÉ DES 3 CEO

Le Comité des 3 CEO est l'organe constitué des administrateurs délégués des trois sociétés et présidé par l'administrateur délégué de la SNCB-Holding. Il prépare notamment les réunions du comité de pilotage et coordonne les projets qui concernent l'ensemble du Groupe.

10 réunions du Comité des 3 CEO en 2009





RÉMUNÉRATION DES MEMBRES DU CONSEIL D'ADMINISTRATION ET DU COMITÉ DE DIRECTION

Conseil d'Administration

L'Assemblée Générale du 31 mai 2006 a fixé les principes, exposés ci-dessous, afin de déterminer les rémunérations des administrateurs à l'exception de l'Administrateur délégué.

La rémunération brute du président se compose d'une partie annuelle fixe qui s'élève à

€ 39.200 et d'une partie variable constituée par les jetons de présence aux réunions. Ces jetons sont de :

€ 500 par Conseil;

€ 400 par Comité auquel il participe.

En outre, il perçoit une indemnité annuelle pour frais de fonctionnement de € 2.400.

La rémunération brute des autres administrateurs se compose d'une partie annuelle fixe de € 13.600 et d'une partie variable constituée par les jetons de présence. Ces jetons sont de :

€ 500 par Conseil;

€ 400 par réunion des autres Comités.

En outre, ils perçoivent une indemnité annuelle pour frais de fonctionnement de € 1.200.

La présence aux réunions est une condition nécessaire à l'obtention du jeton de présence.

Nom	Présences aux réunions du Conseil et des Comités de la SNCB-Holding				Rémunération brute des administrateurs (indemnités de fonctionnement exclues)	
	Conseil (total 19)	Comité d'Audit (total 16)	C. Nom. et Rém. (total 10)	Comité Stratégique (total 10)	Conseil et Comités de la SNCB-Holding (€)	Mandats dans d'autres sociétés du Groupe (€)
J.-C. FONTINOY	19	16	10	10	55.833,37	11.400,00 (1)
E. BRUYNINCKX	18	14	-	10	27.066,63	-
A. COLPAERT	3/3	-	-	1/1	1.900,00	8.300,01 (2)
E. DEGROEVE	8/10	-	6/8	4/6	8.000,00	25.133,36 (3)
C. GERNAY	18	13	-	10	26.666,63	0,00 (4)
G. SMET	12	10	-	5	18.233,37	13.500,00 (5)
M. VERDONCK	19	-	-	10	22.366,63	-
M. VERGEYLE	15	-	9	8	24.566,63	-
M. WATHELET	15	15	-	9	26.366,63	200,00 (4)
P. MATTHYS	15	-	-	9	17.266,64	-
L. JORIS	9	-	2	4	9.099,99	-

(1) administrateur de la SNCB et président Euroliège TGV - (2) président du Conseil d'Administration d'Infrabel - (3) présidente du Conseil d'Administration de la SNCB et administratrice Euroliège TGV - administratrice de la SNCB-Holding jusqu'au 20 septembre 2009 - (4) administrateur Euroliège TGV - (5) administrateur de la SNCB et Euroliège TGV

Comité de Direction

Rémunération de l'Administrateur délégué

La rémunération brute versée en 2009 à l'Administrateur délégué s'élève à € 498 279,66. Les primes de l'année 2008 sont comprises dans ce montant. Les primes pour les prestations 2009 ne seront fixées qu'en 2010, et ne sont dès lors pas comprises dans le montant précité.

Le Comité de Nominations et de Rémunération du 4 octobre 2007 a défini 9 critères pour fixer les primes de gestion de l'Administrateur délégué. Six de ces critères sont évalués au niveau du Groupe SNCB, à savoir la stabilisation de la dette, la croissance du trafic voyageurs, la satisfaction générale des clients, l'engagement du personnel, les accidents du travail et la ponctualité des trains. Trois critères sont évalués en fonction des résultats de la SNCB-Holding, à savoir le cash flow opérationnel, l'exécution du budget d'investissements et les objectifs spécifiques assignés à l'administrateur délégué.

Il y a un double équilibre entre d'une part, les critères du Groupe (55%) et les critères de la SNCB-Holding (45%) et d'autre part,

entre les critères financiers (35%) et les critères qualitatifs (65%).

Rémunération des directeurs généraux

Le Conseil a fixé la rémunération des membres du Comité de Direction.

Le système de rémunération comprend :

1. une partie fixe, à savoir :

- le salaire de base ;
- l'allocation de gestion octroyée mensuellement ;
- l'indemnité de fonction ; montant forfaitaire mensuel.

2. une partie variable, à savoir :

- l'allocation de fonction : 0 à 100% du salaire annuel de base. Le pourcentage d'octroi est déterminé par le Comité de Nominations et de Rémunération, sur proposition de l'administrateur délégué, compte tenu du degré de difficulté et de la complexité sociale de la fonction exercée.
- la prime de productivité : variable selon un coefficient d'appréciation de 0 à 3. Une évaluation est réalisée une fois par an par l'administrateur délégué et elle est soumise au Comité de Nominations

et de Rémunération. L'évaluation est basée sur la réalisation des objectifs fixés préalablement.

La partie variable représentera en moyenne environ 30% de la rémunération.

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 et d'une assurance hospitalisation.

Le montant global brut, y compris les avantages en nature, payé en 2009 aux membres du Comité de Direction autres que l'administrateur délégué s'élève à € 1.405.377,32. Les primes pour l'année 2008 sont comprises dans ce montant. Les primes pour les prestations 2009 ne seront fixées qu'en 2010, et ne sont dès lors pas comprises dans le montant précité.

Mandat dans les filiales et sociétés à participation

Le Conseil du 25 février 2005 a décidé que les mandats d'administrateur dans les filiales, exercés par des membres du personnel du Groupe SNCB, ne sont pas rémunérés.

COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT

L'article 162 nonies de la loi du 21 mars 1991 dit "La SNCB-Holding est soumise au pouvoir de contrôle du Ministre ayant les chemins de fer 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 concerné."

Le commissaire est invité à toutes les réunions du Conseil d'Administration, du Comité de Direction, du Comité Stratégique, sa voix est consultative. En outre, il participe avec voix consultative aux réunions du Comité d'Audit.

COLLÈGE DES COMMISSAIRES

L'article 25 §1 de la loi du 21 mars 1991 dit "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."

Le collège est composé de quatre membres dont deux sont nommés par la Cour des Comptes parmi ses membres et les deux autres sont nommés par l'Assemblée Générale parmi les membres de l'Institut des Réviseurs d'entreprises.





L'AUDIT INTERNE ET LA MAÎTRISE DES RISQUES

L'Audit Interne a pour mission d'aider les Organes de gestion et le Management à atteindre leurs objectifs grâce à une meilleure maîtrise des risques.

Pour réaliser sa mission, il réalise trois groupes d'activités complémentaires :

- l'audit interne proprement dit : activités d'assurance et de conseil portant sur l'évaluation des processus de gestion des risques, des contrôles et de gouvernance d'entreprise. Ces activités donnent lieu à des recommandations adressées au Management en vue de renforcer l'efficacité et l'efficacités des processus ;
- le contrôle centralisé des marchés publics et des contrats : vérification de leur conformité par rapport aux dispositions légales sur les marchés, aux délégations et subdélégations de pouvoirs, aux besoins de l'entreprise et aux décisions de ses Organes de gestion ;
- des enquêtes administratives en cas (de présomption) de fraude, de vol ou d'autres événements pouvant léser les intérêts financiers, commerciaux ou moraux de l'entreprise.

L'Audit Interne (H-AI) exerce les activités précitées pour les trois Sociétés du Groupe SNCB (SNCB-Holding, SNCB et Infrabel) et leurs filiales respectives, dans le respect de leur autonomie de gestion et des objectifs fixés par leurs Organes de gestion. Toutefois, les 'fonctions essentielles' du gestionnaire de l'infrastructure sont exclues de son champ d'action.

Au cours du quatrième trimestre et en concertation avec le Haut Management, l'Audit Interne prépare son plan d'activités pour l'année suivante. Ce plan est soumis en décembre à l'approbation des Comités d'Audit.

Les audits du plan 2009 relatifs à la SNCB-Holding concernent notamment :

- l'assistance au niveau du contrôle des comptes annuels consolidés du consortium SNCB-Holding SA – Infrabel SA ;
- les opérations financières alternatives ;
- l'application de la politique financière ;
- la vente de biens immobiliers, l'octroi de concessions et droits d'occupation ;
- la gestion du personnel ICTRA ;
- les restaurants d'entreprise - HACCP ;
- la maîtrise de la consommation d'énergie globale dans les bâtiments et installations du Groupe SNCB ;
- les demandes, impression et distribution de livres-parcours et billets gratuits en trafic intérieur (facilités de circulation) ;
- les rapports adressés au SPF Emploi, Travail et Concertation sociale et la correspondance échangée entre le susmentionné et le Groupe SNCB concernant le bien-être au travail ;
- Mind³ : accompagnement dans le cadre de la rédaction de procédures et vérification que les contrôles internes y ont été assurés.

L'Audit Interne est également largement impliqué dans le projet Mind³ et plus précisément par le soutien qu'il apporte aux teams d'introduction opérationnelles.

En vue de fournir une information maximale sur la matière liée aux marchés publics et aux contrats, l'Audit Interne a ajouté une nouvelle rubrique intitulée "Législation, réglementation et documentation des marchés/contrats" à son site internet. Cette rubrique, qui s'adresse aux agents des trois sociétés du Groupe SNCB, est disponible depuis début 2010.

Dans le but de renforcer la maîtrise des risques d'exploitation, le Comité d'Audit a marqué son accord sur le développement d'activités d'Audit Interne dans les domaines de la prévention et de la lutte contre la fraude. Le développement de ces activités se concrétisera progressivement en 2010.

A la demande du Comité d'Audit, l'Audit Interne procédera également en 2010 à une actualisation de la cartographie des risques opérationnels et financiers de la SNCB Holding réalisée en 2007. Cette cartographie permettra à l'Audit Interne de mieux définir l'objet de ses activités. Il incombe au Management d'évaluer plus correctement les contrôles internes et, le cas échéant, de les adapter ou de les renforcer; et ce, dans le cadre d'un processus d'amélioration continue de la maîtrise des risques.

4. Les gares en guise de points d'ancrage

Les gares constituent des points d'ancrage en ville et dans les communes. Leur importance économique et sociale est évidente.

Ces dernières années, la SNCB-Holding y a consacré des investissements considérables. Nous avons pour cela considéré que les gares représentaient bien plus qu'une porte vers le transport ferroviaire.

Il était à présent temps de redéfinir clairement un nouveau concept de gare. C'est pourquoi la marque "la Gare" a été lancée en mars 2009.

La marque "la Gare"

Les grandes gares qui répondent aux idées de base de la philosophie de la gare – pas de perte de temps, lieu de rencontre et rationalisation du temps – ont été équipées d'une nouvelle identité visuelle et d'un logo clairement identifiable. Ils attirent l'attention, symbolisent la nouvelle stratégie et évoquent un certain schéma parmi les visiteurs de la gare.

Le logo multicolore et l'"Identity Design" correspondant suggère l'architecture, un pont reliant l'intérieur et l'extérieur. Une passerelle qui communique entre la gare et la ville. Un logo qui évoque le dynamisme et les échanges, mais également la protection et la convivialité. Les rencontres et les émotions. Les couleurs accentuent les aspects vitalité et diversité de la nouvelle philosophie.

Le projet "la Gare" souhaite conférer une image clairement identifiable aux gares transformées ainsi qu'à leurs fonctions sociales et commerciales et ce, aussi bien pour les voyageurs que pour la communauté locale aux abords des gares, les différents acteurs et les concessionnaires.

Le nouveau site internet www.lagare.be qui se consacre à la marque online constitue un outil pratique et accessible destiné aux visiteurs

des gares et comporte des informations sur les commerces et les services, les projets d'aménagement et les événements qui peuvent s'y produire.

Les gares qui réalisent déjà les promesses de la marque sont identifiables aux totems placés aux entrées de la gare et aux mentions du logo sur les autres indications de gare.

Anvers-Central, resplendissante comme autrefois !

Nous pouvons comparer Anvers-Central à un papillon lentement sorti de son cocon. La vieille dame qui avait été déclarée monument classé en 1975 a bénéficié d'une prodigieuse cure de jouvence ces dernières années.

D'une gare en impasse, Anvers-Central s'est transformée en une gare de passage. Suite à l'aménagement de la Jonction Nord-Sud, la gare a quelque peu gagné en superficie. Il avait dès lors été décidé de la pourvoir d'un deuxième accès côté Lange Kievitstraat. Tout comme dans le hall de gare, le concepteur Eurostation et l'architecte Jacques Voncke ont opté en faveur d'un projet qui laisse la part belle à la lumière du jour aux différents niveaux de quai souterrains. Ce n'est pas pour rien que le magazine américain Newsweek a décerné à Anvers-Central une quatrième place au classement des plus belles gares au monde.

Le vendredi 25 septembre, les travaux prenaient fin. C'est un Prince Philippe des plus enthousiastes qui a alors visité les lieux, accompagné de l'Administrateur délégué de la SNCB-Holding, Jannie Haek, et du bourgmestre Patrick Janssens. L'inauguration a attiré son lot de curieux, ravis d'admirer "leur" gare enfin terminée.





Liège-Guillemins, show devant !

A l'issue des travaux commencés en 2000 à Liège-Guillemins, une nouvelle ère commence en 2009. La gare renaît comme un espace unique qui illustre à la perfection le nouveau concept de gare. Car la Gare vit et c'est ce que ressentent les 30.000 voyageurs qui la fréquentent chaque jour.

Le 18 septembre, Liège-Guillemins était officiellement inaugurée en présence du Prince Philippe. L'inauguration a été suivie d'un spectacle époustouflant mis en scène par Franco Dragone.

La nouvelle "gare vitrée" ne possède aucune façade et peut aisément être traversée de part en part. Deux passerelles pour piétons

et un couloir sous-voies relie le quartier des Guillemins à celui de la 'Colline de Cointe'. La coupole longue de 200 m et haute de 40 m, les splendides marquises et les quais couverts procurent en outre au voyageur un sentiment de sécurité et de protection. De nombreux services y sont également disponibles, car plus que jamais, la gare se tourne vers la ville. EuroLiègeTGV et Santiago Calatrava, concepteur et architecte de cette gare, l'ont imaginé comme suit : une construction moderne, aérienne, à la fois légère et robuste grâce à une combinaison judicieuse de béton, verre, acier et pierre naturelle de la région.

La nouvelle Liège-Guillemins présente une structure d'accueil optimale, tant pour les trains intérieurs qu'internationaux. Elle assiste la ville dans son développement.

Avec Bruxelles-Midi, Anvers-Central, Liège-Guillemins et les 3 lignes à grande vitesse (le tronçon Liège-frontière allemande a été ouvert en juin), la Belgique est à présent le premier pays européen où le réseau TGV est complètement terminé. De là, le voyageur regagne aisément Bruxelles, Paris, Londres et l'Allemagne.

Autres réalisations

La SNCB-Holding a par ailleurs encore investi notamment dans le renouvellement des gares de Courtrai, Mons, Gembloux, Noorderkempen, Bruges et Louvain. Dans de nombreux cas, ces renouvellements de gare sont intégrés dans un masterplan qui se consacre à l'ensemble des abords de la gare.



EUROSTATION ET EUROGARE

Deux filiales de la SNCB-Holding, Eurostation et Eurogare (précédemment intitulée EuroLiègeTGV) jouent un rôle crucial dans l'exécution de la stratégie de gare. Elles disposent toutes deux d'une solide expérience en matière de développement des abords de gare. Elles agissent en tant que bureaux d'études techniques, mais assurent donc également le suivi et la réalisation de projets architecturaux et ferroviaires. En s'impliquant dans ces abords, la mobilité durable est placée au cœur de la société pour permettre ainsi la (ré)activation du tissu urbain. Elles sont respectivement actives au nord et au sud du pays ou à l'étranger.

Eurostation possède une filiale Euro Immo Star qui joue un rôle précurseur en matière d'élaboration de "masterplans" pour les abords des gares et autres problèmes de mobilité cruciaux.

Pour ces filiales, 2009 a été une année particulièrement chargée

Eurostation a vu son travail de plusieurs années en gare d'Anvers-Central récompensé par le titre de "Quatrième plus belle gare du monde" et le projet des abords de la gare de Malines a débuté. D'autres projets importants d'Eurostation concernent les abords de gare de Gand-Saint-Pierre, Bruges Sint-Michiels, Hasselt, Ostende, Courtrai et Roulers, ainsi que le tunnel souterrain de l'aéroport de Bruxelles (projet Diabolo).

Créée en 1993, l'actuelle Eurogare a eu pour mission d'étudier et d'assurer la construction de la nouvelle gare de Liège-Guillemins inaugurée en septembre 2009. Depuis 2001, les activités d'Eurogare se sont diversifiées et couvrent aujourd'hui le sud du pays. En 2009, les missions ont entre autres porté sur la gare de Liège-Guillemins, la gare de Mons, des études sur des gares et points d'arrêt des lignes 124 et 161 en Brabant wallon, sur des cabines de signalisation en région wallonne, sur l'atelier d'Angleur, la gare de Herstal et la gare de Namur.

Une multitude de services

La SNCB-Holding gère les 37 gares les plus importantes sur les 213 que compte notre pays. La gestion des 176 autres gares est donnée en concession à la SNCB.

Ces 37 gares accueillent chaque semaine 3 millions de voyageurs (65% du total belge) et des centaines de milliers d'autres habitants des environs. Elles représentent les points intermodaux par excellence : train du service intérieur, TGV, bus, tram, métro, voiture, vélo, taxi; une telle cohabitation de modes de transport divers n'existe nulle part ailleurs.

Le nombre de parkings et de dépôts pour vélo ne cesse de croître.

Les gares définissent le tissu urbain qui les entoure et constituent un moteur de développement économique. Elles proposent une offre impressionnante d'activités commerciales. La superficie commerciale de 23.706m² abrite pas moins de 320 commerces, mais de plus en plus de services fleurissent également en gare : points vélos, ateliers de repassage, points poste, job-services, agences de location de voiture, bureaux d'informations touristiques,... Chaque année, des centaines d'événements animent la vie des gares.

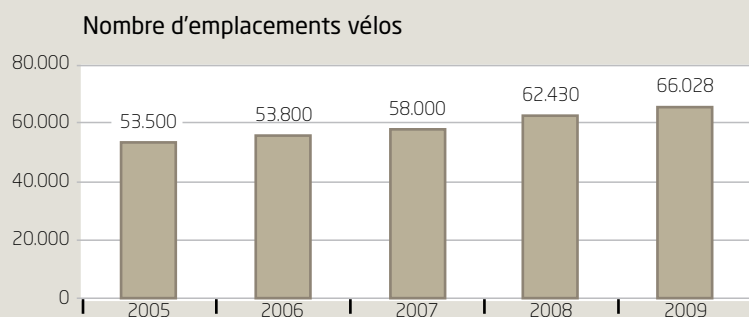


DURANT LA NUIT DU 14 AU 15 NOVEMBRE 2009, TROIS GARES SE SONT TRANSFORMÉES EN TEMPLE DE LA MUSIQUE

La "Nuit de la Gare" est un concept original qui permet de découvrir les gares d'une manière insolite. Plus que jamais, le cœur de la ville bat également dans les gares, où il se passe toujours quelque chose.

Durant la nuit du 14 au 15 novembre 2009, de 22h à 5h, plusieurs DJ belges et internationaux reconnus se sont succédé aux platines devant 5.000 personnes, au rythme de la musique électronique. Dès 22 heures, la fête battait son plein à Bruxelles-Central, Anvers-Central et Liège-Guillemins.

Nous étendons la capacité et la protection des dépôts pour vélos



Tous les anciens râteliers pour vélos des gares sont systématiquement remplacés par de nouveaux râteliers qui permettent d'attacher le vélo tant au niveau de la roue qu'au niveau du cadre. A terme, les dépôts doivent également être entièrement couverts et éclairés en suffisance. Afin d'atteindre un degré supérieur de sécurité, certains dépôts seront équipés d'un système d'accès avec sas pour vélo et badge.

Fin 2009, on enregistrait un total de 66.028 places pour vélo, soit 3.600 de plus que l'année précédente. L'objectif consiste à atteindre 83.000 places d'ici fin 2012.



LES POINTS VÉLOS PROPOSENT LEURS SERVICES

Dans un point vélo, il est possible d'y faire garder son vélo sous surveillance et donc d'y laisser son vélo l'esprit tranquille.

La SNCB-Holding sous-traite leur exploitation à des organisations socio-économiques. Dès le début, le projet a reçu le soutien des autorités fédérales et régionales.

Un Service Level Agreement décrivant les normes de qualité souhaitées est conclu avec les exploitants des points vélos. Ainsi, les exploitants doivent assurer une permanence de 7h à 19h chaque jour ouvrable et procéder à la surveillance des emplacements pour vélos et vélomoteurs.

En plus des tâches effectuées pour le compte de la SNCB-Holding, le point vélo peut également offrir des services comme la location et les petites réparations de vélos. Dans certains points vélos, l'offre est encore plus large : il y a une information touristique, des randonnées vélo guidées sont organisées, on peut apprendre à rouler, on peut suivre des cours de réparation de vélos, utiliser un "bikewash", des services sont exécutés pour Cambio, et on peut même y déposer du linge à repasser.

Le projet "points vélos" en plein essor

Fin 2009, 31 points vélos avaient déjà été mis en service dans autant de gares, dont trois à Bruxelles. Le point de la situation le plus actuel figure sur www.fietspunten.be

Début 2011, l'objectif visé est de 41 points vélos actifs, dont les quatre premiers en Wallonie. Par la suite, environ 50% des places pour vélos disponibles sur l'ensemble du réseau seront placées sous le service des points vélos.

“Autos partagées” : des avantages collectifs et individuels

En décembre 2009, la SNCB-Holding a entamé une collaboration avec le prestataire de carsharing Cambio qui consiste à mettre des places de stationnement à la disposition de Cambio.

En se basant sur le fait que le carsharing ne concurrence pas les transports en commun et que les utilisateurs du carsharing utilisent aisément les transports en commun, l'union entre les points carsharing et les gares devrait s'avérer fructueuse.

La participation dans le capital de Cambio adhère à la vision et à la mission de la SNCB-Holding.

Le concept de “vélos partagés” fait son entrée

Afin de faciliter le transport d'approche du train et du bus, la SNCB-Holding collabore avec FIETSenWERK, l'organisation de coordination des points vélos, à un concept national de “vélos partagés”.

Le “vélo partagé” s'ajoute à la participation dans Cambio et s'intègre dans la stratégie de la SNCB-Holding en tant que partenaire décisif au niveau de la mobilité en Belgique qui élabore cette mobilité en chaîne. Le modal shift est dès lors stimulé de façon positive. La voiture partagée constitue une première étape, le vélo partagé la deuxième..



CAMBIO

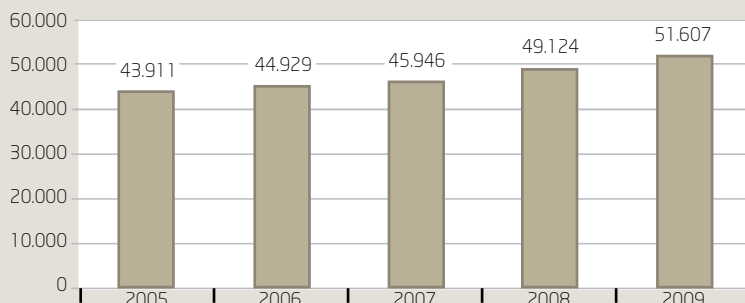
Cambio carsharing est une formule flexible où des voitures sont proposées aux utilisateurs (aussi bien particuliers qu'organisations et sociétés) à divers endroits dans différentes villes, de jour comme de nuit. Chaque client Cambio accède à l'ensemble des véhicules Cambio au moyen d'une carte à puce et d'un code personnel, moyennant réservation préalable et ce, 24 heures/24 et 7 jours/7. Le client paie selon l'utilisation (durée et kilomètres) et mis à part un abonnement mensuel modique, il ne doit s'acquitter d'aucun frais fixe, ni se soucier de l'assurance, du contrôle technique ou de l'entretien. La solution idéale pour ceux qui n'ont pas souvent besoin d'une voiture et qui utilisent les transports en commun ou le vélo pour leurs déplacements quotidiens. Cambio constitue également une solution idéale en guise d'alternative pour la deuxième voiture familiale. La gamme comporte différents modèles (de la petite citadine au monospace 7 places) et une place de stationnement est toujours disponible dans le parking.

En Belgique, Cambio est structuré comme suit. Optimobil Belgium est la société-mère et possède quatre actionnaires : Taxistop, Cambio Allemagne, VAB et la SNCB-Holding. Elle comporte en outre trois filiales : Optimobil Bruxelles, Optimobil Flandres et Optimobil Wallonie auxquelles participent respectivement les sociétés régionales de transport public STIB, De Lijn et SRWT.

Parkings voitures

Fin 2009, le nombre de places de stationnement s'élevait à 51.607. L'objectif de 54.000 places en 2012, prévu dans le Contrat de gestion conclu avec les autorités fédérales, est ainsi déjà atteint à 95,57% ! La SNCB-Holding a créé une filiale B-Parking afin de gérer ses parkings.

Nombre de places de parking voitures



B-PARKING

B-Parking SA a pour mission de gérer les parkings de manière telle que les clients munis d'une carte train puissent obtenir la certitude de disposer d'une place de parking, que les tarifs soient adaptés aux prix du marché local et que les coûts d'exploitation soient couverts par les recettes. Le tout, sans dissuader l'utilisation des transports publics.

2009 a été la première année comptable de B-Parking, ce qui explique la raison pour laquelle elle s'est clôturée par une légère perte.

En 2009, la société a ouvert les cinq premiers parkings à barrières à Gand-Saint-Pierre, Anvers-Central, Anvers-Berchem, Liège-Guillemins et Saint-Nicolas.

Propreté et sécurité : voilà ce que veulent nos clients !

Fermelement convaincus que des gares plus propres sont également des gares plus sûres, nous consacrons énormément d'énergie à l'entretien et à la propreté. Nous nous sommes engagés vis-à-vis de l'Etat à obtenir à l'horizon 2012 un taux de propreté de 86% dans les 37 grandes gares. Chaque mois, nous effectuons systématiquement des mesures qui affichaient un taux moyen de 86,5% en 2008, mais qui ont déjà grimpé jusqu'à 88,79% en 2009, donc bien au-delà de l'objectif !

Pour 2010, nous prévoyons 300 collaborateurs spécialement engagés pour le nettoyage des gares. Au besoin, des firmes externes viennent prêter main forte à ces collaborateurs de la SNCB-Holding.

La direction Stations a l'intention d'obtenir le certificat ISO9001 dans le courant de l'année 2010 pour les activités de nettoyage des gares, des parkings et des quais.

En 2009, le concept de tri sélectif des déchets a vu le jour. Dans le courant 2009, il avait également été choisi d'installer en 2010, un nouveau type de poubelles dans 6 gares "à risques". Outre le tri sélectif des déchets, elles résistent également aux actes de terrorisme.



PUBLIFER

Publifer est une Joint Venture entre la SNCB-Holding et ClearChannel Belgium. Elle est chargée d'exploiter le potentiel publicitaire sur le domaine ferroviaire pour lequel elle a l'exclusivité.

Le domaine d'action de Publifer se situe, d'une part à l'intérieur des gares, et d'autre part aux abords des gares et autres propriétés du Groupe SNCB.

Dans un contexte économique extrêmement fragile, le marché publicitaire a fortement subi en 2009 les conséquences de la crise économique et demeure dès lors d'autant plus concurrentiel.

Malgré la conjoncture particulièrement difficile, l'activité fut soutenue par le développement de propositions commerciales exclusives dans les gares.

Celles-ci ont permis de compenser partiellement la baisse du chiffre d'affaires des panneaux grands formats liée principalement à la pression concurrentielle ainsi qu'à la vente de certains patrimoines du Groupe SNCB.

Dans ce contexte difficile, Publifer a tout de même réalisé un léger boni.

Commerces et horeca

Les boutiques et les commerces horeca contribuent à renforcer l'activité et la convivialité dans les gares et à leurs abords.

En dépit de la crise économique, la SNCB-Holding a pu augmenter en 2009 son chiffre d'affaires provenant des concessions commerciales et des distributeurs présents dans les gares de plus de 10%. Les recettes issues de la publicité via Publifer ont toutefois suivi la tendance générale à la baisse.

En termes combinés, cela représente encore pour la SNCB-Holding une croissance d'environ 5% au niveau des recettes des concessions.

Les marques existantes ont pu à leur tour améliorer leur chiffre d'affaires en 2009, tant grâce à l'extension du nombre de leurs points de vente que grâce à une hausse sensible du chiffre d'affaires généré par leurs points de vente existants.

Deux nouvelles galeries commerciales ont ouvert leurs portes à Bruges et Liège-Guillemins. Elles proposent une offre variée en food, horeca, non food et services destinés aux voyageurs et aux passants.

Dans diverses autres gares, un élargissement qualitatif de l'offre horeca a été mis en place par l'introduction de nouvelles marques et concepts, par exemple un café take away, un Döner Kebab et un point de vente de jus de fruits. Ils répondent aux changements d'habitudes des consommateurs.

Différents nouveaux concepts, inédits en Belgique, ont été lancés.

Le Starbucks à Anvers-Central en constitue sans doute l'exemple le plus frappant.

La SNCB-Holding vise d'ailleurs également à améliorer l'identification de certaines marques présentes dans les plus grandes gares.

Dans certaines gares, des distributeurs de boissons et de friandises supplémentaires ont été installés dans des modules intégrés. La collaboration avec les banques pour les distributeurs de billets s'est par ailleurs étendue, si bien qu'actuellement, plus de 40 distributeurs de billets sont présents dans les 50 plus grandes gares du pays.

Des actions de vente temporaires, par exemple des abonnements pour les opérateurs télécom, ont également remporté un franc succès.



5. Développer le service de sécurité

Chaque endroit fréquenté par de nombreuses personnes compte inévitablement son lot de personnes moins bien intentionnées. Le chemin de fer n'échappe pas à cette règle. Et le nombre de voyageurs en train ne cesse par ailleurs d'augmenter depuis dix ans. Cela nous amène à élaborer une stratégie adaptée afin de garantir le sentiment de sécurité parmi les voyageurs et le personnel.

Ces dernières années, la professionnalisation du personnel et des moyens du service interne de gardiennage Corporate Security Services est devenue une priorité constante pour la SNCB-Holding.

Plus de 500 collaborateurs

Fin 2009, le service comptait plus de 500 collaborateurs, principalement constitué

d'agents arborant l'uniforme rouge de Securail. Ils sont présents dans les gares et dans les trains et assurent également la surveillance des bâtiments et des installations.

Security Operations Center

Ils sont dirigés par le Security Operations Center, qui constitue la plaque tournante des faits liés à la sécurité au sein du Groupe SNCB. En 2009, le Centre a enregistré plus de 58.000 appels.

Prévention

La prévention est le maître-mot. Le Contrat de gestion conclu avec les autorités fédérales prévoyait la création d'une "Cellule Prévention et Sécurité sociale". Elle a été lancée en

septembre 2008 et est constituée d'une équipe de 7 criminologues. Communication, participation et approche intégrale en constituent les mots d'ordre. Voici quelques exemples d'initiatives :

- Des contacts ont été établis avec des écoles. A Ottignies, le projet local "Not at School" a été mis sur pied afin de lutter contre l'absentéisme scolaire. Dans d'autres écoles, des cours ont été donnés afin de décourager les trafics illégaux.
- Dans le cadre du plan spécifique de lutte contre le sentiment d'insécurité dans les 10 gares, dépôts pour vélos et parkings les plus sensibles, une analyse a été effectuée sur la base du baromètre qualité et des questionnaires complétés par les voyageurs. Les résultats de ces questionnaires aboutiront à un plan d'action spécifique.

Analyses de risques et sécurité technique

Le service dispose également d'une Cellule Gestion des risques. En concertation avec les partenaires internes, elle peut définir et évaluer certains paramètres de sécurité (caméras, accueil, technoprévention...). Les données sont intégrées dans un plan de sûreté par site. Un tel plan vise à obtenir un niveau de sécurité maximal du site via des mesures physiques, électroniques et organisationnelles.

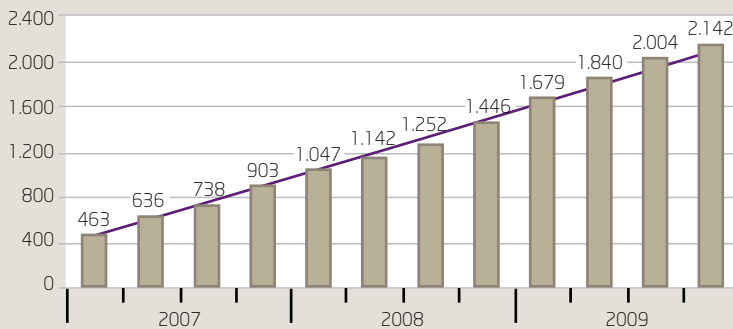
En 2009, les projets relatifs aux parkings pour voitures et aux dépôts pour vélos ont débuté. Corporate Security Services se charge aussi bien d'améliorer la sécurité

que de la gestion des parkings pour voitures et des dépôts pour vélos.

Le programme Malaga pour l'implémentation de la vidéosurveillance dans les gares et autres sites se poursuit sans relâche en 2009. Le 31 décembre 2009, plus de 2.000 caméras étaient opérationnelles dans 50 gares. Par ailleurs, le Groupe SNCB dispose encore de 483 caméras en dehors des gares (CLI, bâtiments de la direction, sous-stations de traction...).

Le 15 septembre 2009, une nouvelle salle de contrôle (LCR) était mise en service à Liège. Cette salle de contrôle travaille en soutien au Security Operations Center. Elle assure la gestion et la protection de la ligne à grande vitesse, du tunnel de Soumagne et de la nouvelle gare de Liège-Guillemins.

Evolution du nombre de caméras dans les gares



Renforcer les partenariats

avec la police

Le 11 juin 2009, le nouveau protocole opérationnel conclu entre la police des chemins de fer (SPC) et Corporate Security Service (CSS) était signé. Par ce protocole, les deux partenaires souhaitent parvenir à une approche et une gestion communes des phénomènes ferroviaires, créer un cadre afin d'échanger toutes les informations pertinentes en la matière et régler la collaboration opérationnelle sur le terrain.

avec les villes et les communes

Dans le courant de l'année, Corporate Security Services a pris contact avec 295 villes et communes en vue de la conclusion d'un accord de coopération. Le 31 décembre 2009, 37 villes et communes avaient déjà signé une déclaration d'intention, 48 déclarations d'intention sont en cours de rédaction et 52 en cours de négociation.

avec les sociétés de transport public

Le 30 juin 2009, un accord de coopération était signé entre la SNCB-Holding, la STIB, De Lijn et TEC/SRW.T. Cet accord de coopération prévoit :

- une approche intégrée et intégrale de la sécurité;
- des actions à l'égard des autorités de contrôle communes et autres partenaires;
- un échange d'informations;
- l'organisation d'une journée thématique annuelle;
- des réunions trimestrielles.

En collaboration avec les autres sociétés de transport public, la Cellule "Prévention et Sécurité sociétale" a pris l'initiative de développer un projet de prévention destiné aux jeunes en âge scolaire. Les discussions à ce propos avaient commencé en octobre 2009.

Une approche de la sécurité intégrée pour le renouvellement des gares

Corporate Security Services est impliqué dès le début dans les projets de développement. Il convient par exemple, d'éviter les coins sombres et les angles morts dans les gares. Corporate Security Services met ici son expérience au service du Groupe et des partenaires externes. En 2009, un accord important à cet égard avait déjà été conclu avec Eurostation et le service est impliqué en tant que partenaire à part entière dans des projets à grande échelle tels que Gand-Saint-Pierre, Malines...

Opérations

Agression

Dans le cadre de la problématique des agressions, le "Masterplan Anti-Agression" comportant une quarantaine de mesures proactives, préventives, répressives et curatives a été élaboré. Ce Masterplan fait l'objet d'un suivi et d'une évaluation tous les deux mois.

Vois de métaux

Dans le cadre de la lutte contre les vols de métaux, un groupe de travail a été constitué au sein du Groupe. Celui-ci a notamment réalisé un album photo de tous les métaux et câbles (à fibres) optiques utilisés par le Groupe SNCB à l'intention des autorités judiciaires et des services de police. Lors des contacts pris avec le Parquet fédéral, il a été demandé de requalifier les faits afin de pouvoir infliger une aggravation de la peine aux auteurs d'actes délictueux. Sur le plan législatif, un Arrêté ministériel établissant le rôle et la collaboration des ferrailleurs avait été rédigé.



Graffiti

Dans ce cadre également, un groupe de travail intragroupe a été créé. Les priorités de ce groupe de travail permanent s'orientent vers l'exécution de patrouilles ciblées sur la base d'analyses de phénomènes réalisées par le Corporate Security Service, la sensibilisation de la SNCB pour un nettoyage rapide du matériel roulant, la fermeture des faisceaux les plus touchés où le matériel voyageurs est garé et l'insistance auprès des autorités judiciaires en vue d'une politique de suivi adéquate.

Sanctions administratives

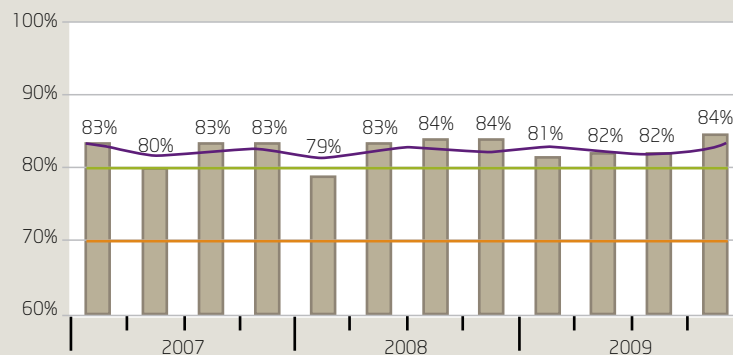
En juillet 2009, le Groupe SNCB a transmis un point de vue commun sur la proposition de projet de loi pour la Police des chemins de fer et concernant plus précisément l'introduction de sanctions administratives en vue de l'application efficace de sanctions afin de dissuader la fraude et toute autre forme de nuisance. Le projet de texte est actuellement examiné par les différents cabinets concernés.

Surveillance de nuit

Depuis avril 2009, cinq patrouilles de nuit constituées d'agents de gardiennage externes sont actives sur le réseau ferroviaire belge. Elles assurent la surveillance du patrimoine et luttent contre les vols (de métaux), le vandalisme et les graffiti. Il ressort d'une première évaluation que le résultat de leur présence est positif. Elles prêtent également main forte aux patrouilles Securail ordinaires qui assurent la surveillance générale. Elles sont dirigées en temps réel par le Security Operations Center (SOC).

Sentiment de sécurité

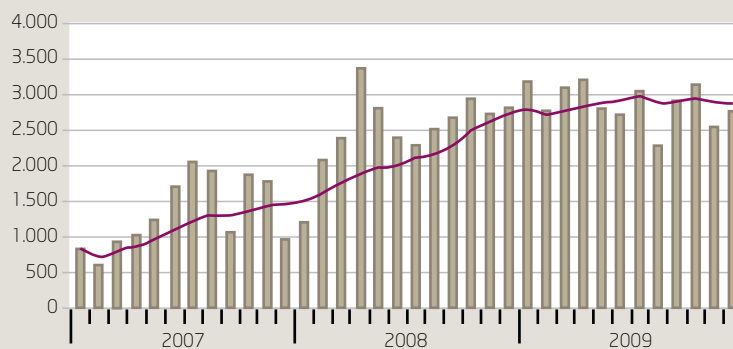
Le graphique ci-joint illustre l'évolution du sentiment de sécurité éprouvé par les voyageurs, sur la base d'un questionnaire trimestriel.



Nombre de patrouilles Securail effectuées

Toutes les équipes de Securail effectuent des patrouilles dans les gares et dans les trains.

En 2009, 34.534 patrouilles avaient été effectuées dans les trains, soit une hausse de 18% par rapport à 2008. Le graphique ci-dessous indique le nombre de trains patrouillés par mois.





6. Consommation d'énergie et émissions

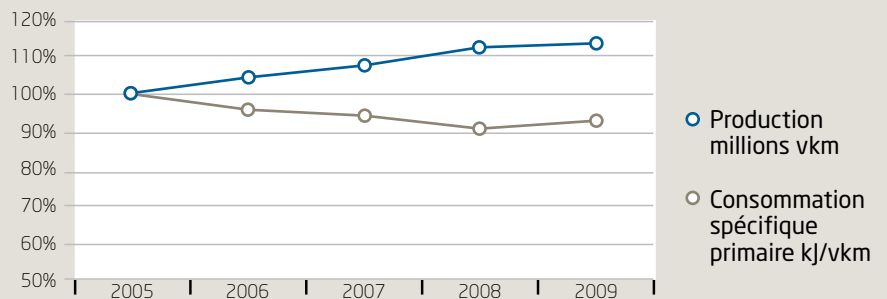
Le climat, l'environnement et la durabilité se trouvent au centre de toutes les préoccupations. Dans leurs scénarii, tous les niveaux politiques placent de nombreuses espérances dans le secteur ferroviaire.

En toile de fond, le Groupe SNCB a publié en 2009 son premier Rapport durabilité (cf. http://www.b-rail.be/corp-r/N/assets/pdf/company/durability_2008_f.pdf) qui expose les fondements sociaux, économiques et écologiques de l'exploitation du Groupe SNCB.

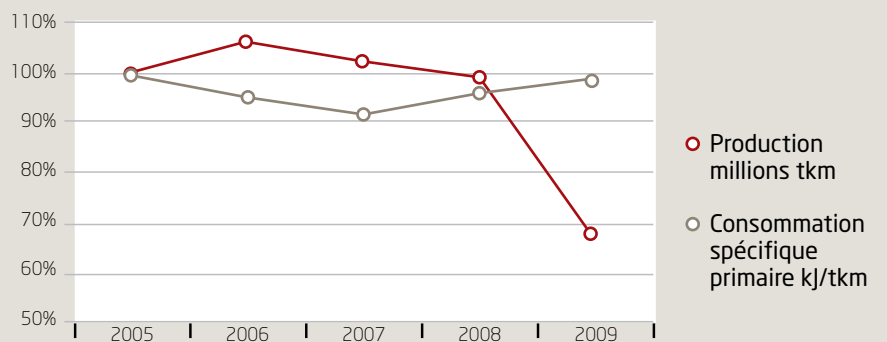
En 2009 également, les trois sociétés Infrabel, SNCB et SNCB-Holding ont rédigé un plan de politique environnementale 2009-2012 reprenant de nombreuses mesures concrètes visant à renforcer la coopération environnementale interne.

La contribution majeure à la protection de l'environnement consiste toutefois à organiser le transport ferroviaire de la manière la plus efficace et qualitative possible. Les avantages intrinsèques de la technique ferroviaire en matière de protection de l'environnement, à savoir l'efficacité énergétique et les faibles émissions doivent être considérés comme des atouts non négligeables.

Evolution de la consommation énergétique spécifique transport de voyageurs



Evolution de la consommation énergétique spécifique transport de marchandises



De 2005 à 2008, le nombre de voyageurs en pourcentage a augmenté davantage que l'offre en trains. Le taux d'occupation moyen des trains s'est par conséquent amélioré et la consommation en énergie spécifique a diminué conformément. Cette tendance ne s'est pas poursuivie en 2009. Par rapport à 2008, l'offre (tkm brutes trains) a augmenté de plus de 3% pour une augmentation de seulement 0,2% du nombre de voyageurs-km. Cela s'est traduit par une légère hausse de la consommation d'énergie spécifique et donc, par une légère baisse de l'efficacité énergétique.

Comparé à un déplacement moyen en voiture, un déplacement moyen en train nécessite encore et toujours deux fois moins d'énergie : seulement 2,5 litres d'équivalent diesel pour 100 km. Si l'on tient compte d'une occupation moyenne de 1,4 personne par voiture, cela équivaut à une voiture ayant une consommation de 3,4 l/100 km, à supposer qu'elle existe ou soit en cours de conception.

Aux heures de pointe, avec une occupation 3 à 4 fois plus élevée et une moyenne de seulement 1,2 personne par voiture, le train est 7 à 9 fois moins énergivore.

En raison de la crise économique, le trafic marchandises a enregistré en 2009 une diminution de son chiffre d'affaires sans précédent. Malgré la baisse considérable des volumes, l'efficacité énergétique est parvenue à se maintenir raisonnablement.

Le transport de marchandises par chemin de fer reste deux fois plus efficace au niveau énergétique que le transport de marchandises par camion.





Très faibles émissions de CO₂

L'échec du Sommet de Copenhague en décembre 2009 ne change rien à l'ambitieux objectif européen qui vise à générer d'ici 2020, 20% de gaz à effet de serre en moins par rapport à 2005. Pour la Belgique et les "Secteurs non Emission-Trading", dont le transport, cela représente une diminution de minimum 15%.

Dans notre calcul CO₂, en plus des émissions directes provoquées par la traction diesel, nous tenons également compte des émissions

indirectes causées par la production diesel et d'électricité.

En 2009, plus de 96% du trafic voyageurs et environ 75% du trafic marchandises ont été effectués par traction électrique. En raison de la nouvelle diminution des émissions indirectes de CO₂ résultant de la production électrique, les émissions de CO₂ spécifiques continuent à baisser, même si on enregistre une légère hausse de la consommation d'énergie spécifique.

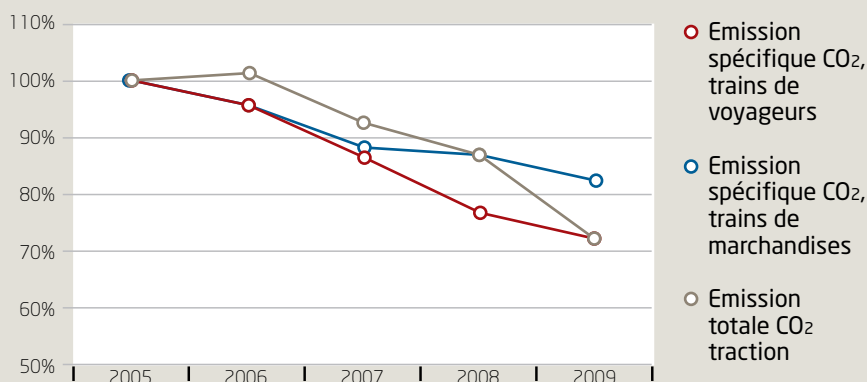
Toute personne intéressée peut déjà calculer l'empreinte écologique de ses propres déplacements quotidiens. Le site internet www.ecopassenger.org est mis à la disposition de tous.

Les sociétés de transport de marchandises ainsi que les chargeurs peuvent s'informer à ce sujet via l'application web www.ecotransit.org.

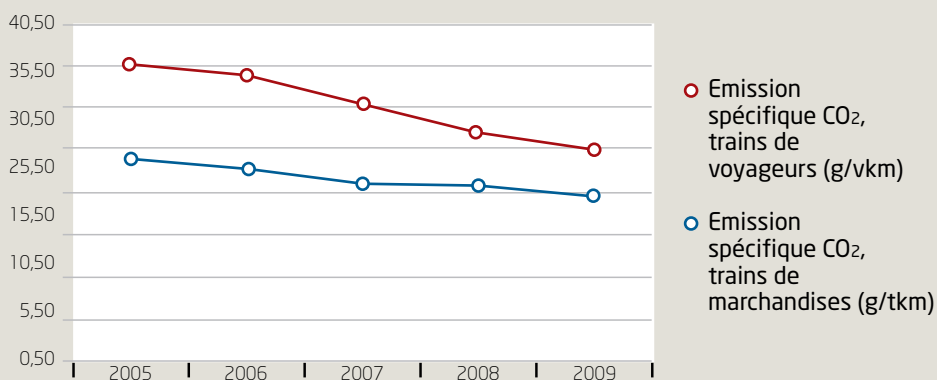
Le Groupe SNCB dispose d'un plan ambitieux pour continuer à améliorer l'efficacité énergétique du transport ferroviaire et à réduire les émissions spécifiques de CO₂.



Evolution émission spécifique et totale de CO₂



Emission spécifique de CO₂, transport en train



Chaque voyageur ou chaque tonne de marchandises supplémentaire acheminé via le rail équivaut potentiellement à un voyageur ou à une tonne de marchandises de moins transporté sur la route. Le solde favorable de CO₂ pour le secteur des transports est 4 fois plus important que ce que le rail ajoute en quantité de CO₂. Pour le rail, il est donc plus important de se développer d'abord et de veiller ensuite à diminuer les émissions de CO₂ par unité de production.

La consommation d'énergie dans les bâtiments

Le 8 juillet 2005, le Groupe SNCB s'est engagé à accroître, par rapport à 2005, de 7,5% d'ici à 2012 et de 20% d'ici à 2020, l'efficacité énergétique des gares, des ateliers et autres bâtiments.

Globalement, pour tous les sites du Groupe SNCB confondus, la consommation énergétique moyenne annuelle a diminué d'environ 3,5% en 2009 par rapport à 2005. Il s'agit d'un moins bon résultat que l'année précédente qui affichait déjà une diminution de quasiment 6%. La température moyenne des mois d'hiver relevée en 2005 et en 2009 n'a pourtant pas été significativement différente. Les nombreuses chutes de neige à la suite desquelles il a fallu réchauffer les aiguillages plus fréquemment que les années précédentes peuvent partiellement expliquer ce moins bon résultat, tout comme peut-être la mise en service de la nouvelle gare de Liège-Guillemins.

Assainissement du sol

Conformément aux législations régionales, les études du sol et les travaux d'assainissement du sol se sont poursuivis. Ces dix dernières années, un total de 34 millions € ont été consacrés à l'étude du sol et à son assainissement. En 2009, quelque 2,5 millions € ont été consacrés à des chantiers à Wondelgem, Merelbeke, Courtrai, Anvers, Auderghem, Louvain, Bruxelles et Stockem.

Nuisances sonores

En exécution de la Directive 2002/49/CE du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement, les Régions ont finalisé en 2009 la cartographie du bruit le long des principales lignes de chemin de fer. Il s'agit de toutes les lignes de plus de 60.000 trains par an. La Région flamande met déjà ces informations à la disposition du public via le site web <http://www.lne.be/themas/hinder-en-risicos>.





7. Investir dans l'informatisation et les connaissances

Maintenir l'appareil ferroviaire en bon état, l'étendre, le rénover et le moderniser : tout cela absorbe des investissements considérables. Le présent graphique en témoigne.

Les investissements du Groupe atteignent un montant record

En 2009, le montant des investissements du Groupe atteignait 1.846 millions d'euros, soit une hausse de 29% par rapport à 2008 !

Infrabel et la SNCB-Holding sont parvenues à boucler complètement les chantiers des lignes à grande vitesse et des gares correspondantes sur le territoire belge, une première en Europe !

Les travaux du RER autour de Bruxelles se sont poursuivis.

Les projets PPP pour la liaison ferroviaire du Liefkenshoek et pour le "Diabolo", la liaison

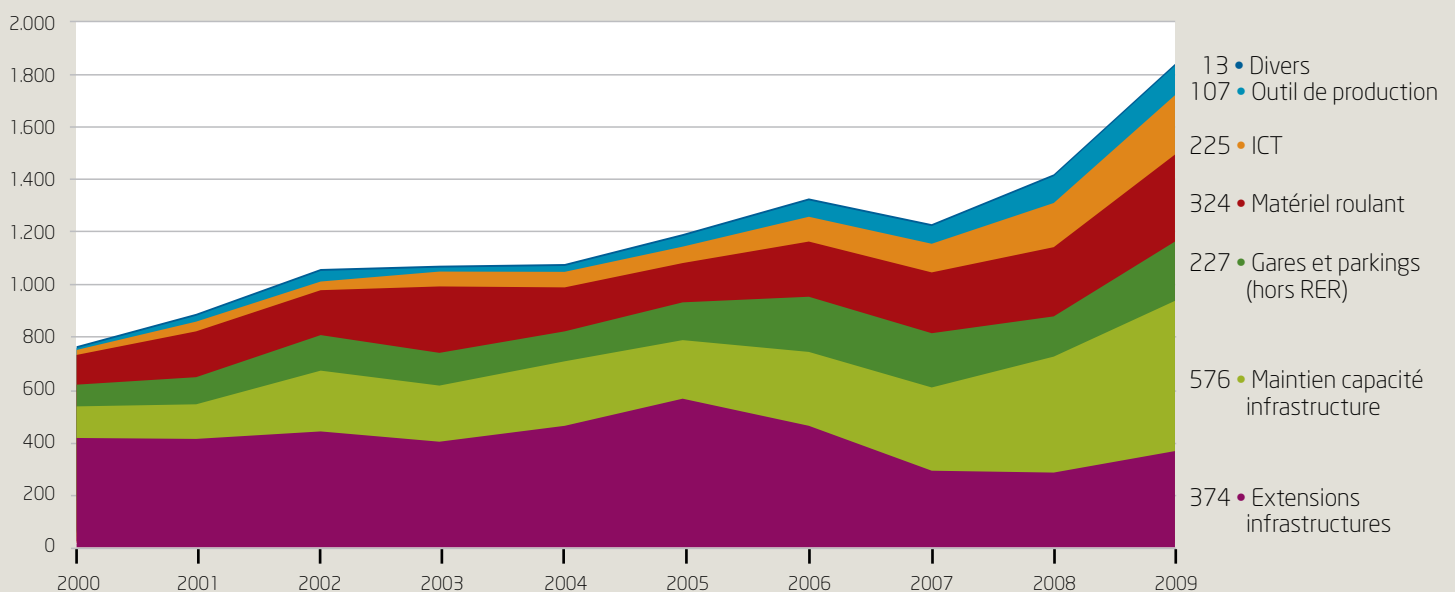
de l'aéroport national, se sont également poursuivis après leur lancement en 2008 (les montants y afférents ne sont pas repris dans le graphique ci-joint).

La SNCB procède au remplacement de son vieux matériel ferroviaire et augmente en permanence le nombre de places assises offertes, essentiellement grâce aux voitures à deux niveaux M6 supplémentaires qui sortent de production.

Tandis qu'en 2009, la SNCB-Holding consacrait d'importants moyens aux systèmes de gestion et de sécurité

De son côté, la SNCB-Holding a investi en 2009 un montant de 228 millions € dans les gares, les parkings, l'informatisation, les télécommunications, ainsi que la sécurité. Soit plus du double qu'en 2005 !

Investissements 2000-2009 du Groupe SNCB (Mio € courants)





(milliers euros courants)	2005	2006	2007	2008	2009
gares	63.096	86.472	89.940	95.959	97.836
parkings	6.904	39.611	53.081	30.496	29.536
bâtiments de service et de direction	10.108	13.908	7.744	16.002	5.741
ICT, systèmes de gestion et de surveillance	23.838	27.777	40.057	53.905	90.174
autres	1.714	2.642	1.236	3.726	4.364
Total	105.660	170.410	192.058	200.088	227.651

Les gares et les parkings se taillent la part du lion.

Les montants les plus élevés ont été consacrés à Anvers-Central, Bruges, Liège Guillemins, Bruxelles-Midi, Bruxelles-Central, Charleroi-Sud, Gand Saint Pierre, Mons et Gembloux.

Fin 2009, 2.142 caméras de surveillance étaient opérationnelles, 50% de plus qu'un an auparavant ! 483 caméras ont également été installées ailleurs que dans les gares, comme par exemple, dans les ateliers, les bâtiments de la direction et les Centres Logistiques Infrastructure.

Informatisation

La demande en informatisation et en investissements télécom ne cesse de croître.

Le service Holding ICTRA et sa filiale Syntigo ont dû mettre toutes voiles dehors.

SYNTIGO

Syntigo, filiale de la SNCB-Holding, est en charge de valoriser les compétences en technologies de l'information et les services de télécommunication du Groupe SNCB. Elle est composée de trois business units, à savoir :

- B-Telecom, en charge de la valorisation des services de télécommunication. B-Telecom joue un rôle croissant en tant qu'opérateur télécom alternatif sur le marché belge et dans les pays voisins;
- B-Systems, en charge de la valorisation des compétences en technologies de l'information relatives aux systèmes de réservations et de ventes de tickets (papier et électroniques) pour des clients tels que la SNCB-Europe, les NS International, BeNe-Rail International, le transporteur FYRA, les CFL ou bien encore les agences de voyages et tour operators;
- et B-Excellence, en charge de la mise à disposition de profils spécialisés pour le Groupe SNCB.

En 2009, des projets importants ont connu leur aboutissement. Notamment, l'acquisition du réseau de fibres optiques de Scarlet par Syntigo B-Telecom démontre la capacité de développement de cette activité qui a connu une croissance à 2 chiffres, plus de 10%, malgré un contexte économique moins favorable. Pour Syntigo B-Systems, la mise en service des nouveaux systèmes de gestion "Transporter - Carrier" pour le nouveau train FYRA traduit le rôle majeur joué dans le secteur de la mobilité.

Enfin, l'exercice 2009 se termine sur un boni et Syntigo distribuera un dividende à ses actionnaires.



SNCB et Infrabel se sont modernisées au niveau des systèmes de vente, de l'information aux voyageurs, des techniques de communication, etc. En collaboration avec la SNCB-Holding, elles ont lancé le projet ERP Mind³ de vaste envergure le 1^{er} janvier 2010.

Cette abondance de projets et de réalisations engendre des flux de données à l'avenant. Grâce à la technologie WDM (Wavelength Division Multiplexing), ICTRA a réussi à simplifier la capacité de transmission du réseau de fibres optiques et à améliorer la qualité de la transmission.

Les images de la vidéosurveillance du projet Malaga constituent l'un des flux utilisant les fibres optiques. Outre les caméras placées dans les gares et dans les bâtiments, ICTRA a également sécurisé une quarantaine de sous-stations de traction. Il ne s'agit pas ici uniquement de caméras, mais bien d'un Building Management System parfaitement intégré qui présente une interaction entre vidéosurveillance et détection incendie et intrusion.

Pour Infrabel, des caméras seront prévues sur les quais des grandes gares, dans les cabines de signalisation et sur les ponts ferroviaires. Pour la SNCB, un projet pilote est en cours pour des caméras installées dans la cabine de conduite des trains.

Des préparatifs sont également en cours pour l'installation d'une vidéosurveillance dans les plus petites gares telles que Renaix et Bockstael, ainsi qu'aux points d'arrêt et aux kiosques d'information.

Toutes les images sont gérées au niveau national au Security Operations Center

à Bruxelles. A cet endroit, les images sont visualisées jour et nuit sur de grands écrans.

En ce qui concerne Security Operations Center, ICTRA se charge actuellement d'élaborer une plate-forme de gestion de coordination dans laquelle seront intégrées toutes les techniques de protection, à savoir le contrôle d'accès, la vidéosurveillance, la détection intrusion et incendie et la surveillance des parkings. D'ici 2012, cette intégration doit permettre à l'opérateur de gérer toutes ces techniques de protection à partir d'une seule interface.

Le projet Parking Management Access a été mis sur pied fin 2008 en vue de garantir une sécurité optimale dans les parkings des gares et suffisamment de places disponibles aux usagers.

L'objectif est de pourvoir les parkings des 37 gares principales du pays de barrières, portiques d'accès, caisses automatiques, intercoms, caméras de surveillance... totalement intégrés d'ici 2013. Grâce à un système de monitoring, toutes les facilités des parkings sont gérées à distance depuis la chambre de contrôle située à Bruxelles.

Les détenteurs d'une carte-train peuvent l'utiliser comme badge d'accès au parking moyennant activation de la carte lors de l'achat au guichet. Un système de tarif dégressif lié à la fréquence d'achat des places de parking est également prévu : plus l'utilisateur est assidu, moins chère sera sa place.

Fin 2009, 7 parkings étaient équipés d'un système de Parking Management dans 6 gares différentes. Fin 2010, 33 parkings seront prêts dans 16 gares. ICTRA a également mis sur pied un projet-pilote à Bruxelles-Central

pour l'équipement des parkings-vélos.

Connaissances

B-Mobility, le centre de connaissances pour la mobilité de la SNCB-Holding, a présenté son premier moniteur de la mobilité "A Look@Mobility by Rail" en octobre 2009. Cette présentation a eu lieu lors d'un forum organisé à l'International Convention Center de Gand, avec le soutien des autorités fédérales, du Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM Nederland), du Bureau du Plan fédéral et des collaborateurs de l'équipe.

L'objectif du moniteur de la mobilité consiste à indiquer les principales évolutions et tendances de la mobilité belge et européenne, à les faire comprendre, à expliquer la vision des chemins de fer quant à la durabilisation de la mobilité et à étudier plus en détails les défis qui attendent le rail à l'avenir.

Le moniteur avance six recommandations pour une mobilité durable, à savoir :

- réformer la fiscalité en matière de transport;
- aligner l'aménagement du territoire sur une mobilité durable;
- optimiser l'intermodalité;
- soutenir la mobilité intelligente par ICT;
- sensibiliser;
- investir dans des modes de transport durables.

Toutes les informations relatives à ce B-Mobility Day se trouvent sur le site web www.b-mobility.be



8. Nouveaux collaborateurs et compétences

Près de 1.900 nouveaux collaborateurs en 2009 !

En matière de recrutements externes, le pari de 1.800 nouveaux collaborateurs a été tenu et même dépassé puisque ce sont pas moins de 1.873 nouveaux collègues qui sont venus nous rejoindre en 2009. Ainsi, les efforts dans ce domaine continuent d'atteindre un niveau élevé. Beau résultat quand on pense à la pyramide des âges caractéristique du Groupe SNCB qui constitue un défi à relever jour après jour et par la même occasion, une opportunité non négligeable de recruter de nouveaux agents.

L'attention particulière accordée en 2008 à certains métiers en pénurie (accompagnateur de train et conducteur de train par ex.) a porté ses fruits : en septembre 2009, la demande de recrutements était largement satisfaite. Actuellement, c'est le métier de technicien électromécanicien qui est en pénurie (et ce, dans toute l'Europe).

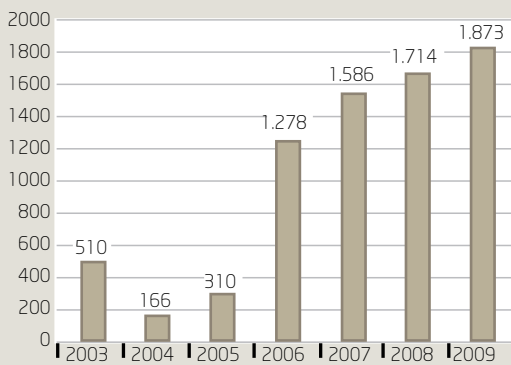
Dans l'optique "Attractivité de l'employeur", le Groupe SNCB fait partie des Stars 2009 du meilleur employeur (récompense octroyée par RH Tribune et Vacature/Références) et a aussi reçu le Cinérail d'or lors du festival international du même nom à Paris. Le Groupe SNCB a été récompensé pour son spot publicitaire ciné et télé de la campagne de recrutement.

L'accueil du nouveau candidat est un concept de plus en plus primordial au sein du Groupe SNCB. C'est pourquoi le Club des ambassadeurs a vu le jour fin 2009. Le but ? Offrir aux collaborateurs, "ambassadeurs" du Groupe, les moyens de représenter encore mieux notre entreprise dans les salons de l'emploi et les écoles notamment. Car ce sont nos collaborateurs eux-mêmes qui peuvent au mieux convaincre les candidats potentiels.

Les recrutements concernaient les catégories professionnelles suivantes :



Recrutements externes 2003-2009 (FTE)



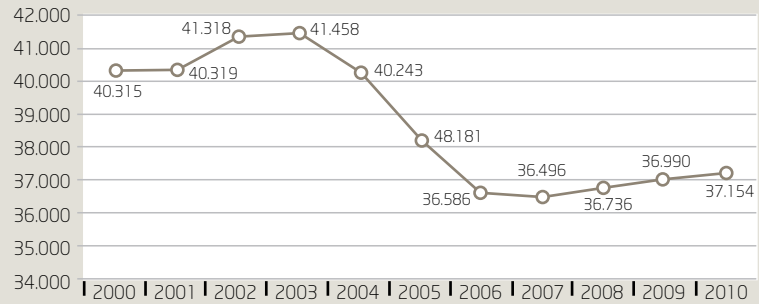
Nombre de nouveaux collaborateurs	
Personnel de conduite	446
Fonctions de niveau universitaire	327
Personnel technique	304
Personnel administratif	283
Ouvriers	202
Accompagnateurs de trains	184
Sous-chefs de gare	127
Total	1.873

Au 1^{er} janvier 2010, le Groupe SNCB employait 38.792 agents rémunérés, ce qui correspond à 37.154 équivalents temps plein. 7.698 agents (soit 20%) travaillaient sous le régime de 32 heures par semaine et 845 (soit 2%) travaillaient à mi-temps. Notons également que parmi les 1.873 nouveaux agents recrutés en 2009, on compte près de 21% de femmes. Une augmentation de presque 2% par rapport à 2008, nous permettant d'atteindre l'objectif fixé dans le contrat de gestion.

La répartition des collaborateurs entre les entreprises se présente comme suit :

	Nombre	ETP
SNCB-Holding	4.272	4.025
Infrabel	12.849	12.342
SNCB	20.979	20.118
Caisse des soins de santé	158	145
Détachement vers différentes instances	534	524
Total	38.792	37.154

Evolution ETP 2000-2009 (chiffres au 1er janvier)



Nouvelles épreuves de sélection

Ajoutons encore que les épreuves de sélection internes, c'est-à-dire les épreuves de promotion pour monter de grade, ont été profondément remaniées fin 2009. L'objectif de cette refonte complète est de mettre davantage en avant ce qu'un candidat "peut faire", de quelles compétences techniques et autres il dispose. Le candidat se voit désormais proposer des questions

et des situations ayant un rapport avec et pouvant se produire dans le grade pour lequel il passe l'examen. L'épreuve de sélection devient ainsi un reflet plus proche du travail quotidien auquel il peut s'attendre dans le nouveau grade. L'agent qui réussit ce genre d'épreuve de sélection, peut donc endosser ses nouvelles responsabilités l'esprit tranquille. Les lauréats des épreuves de sélection sont appelés à une évaluation psycho professionnelle qui conduit à la rédaction d'un programme de développement (formation).





Train@Rail

L'année dernière, Train@Rail a été actif sur différents fronts : à cet égard les efforts se sont concentrés sur le soutien de trajets de changement et les défis stratégiques pour le Groupe SNCB.

Quelques exemples :

- Les formations en langue demeurent une priorité. En 2009, Train@Rail a mis l'accent sur l'extension et le renouvellement. La réforme des examens linguistiques au Selor a constitué une excellente opportunité de remanier en profondeur la formation en langue pour les conducteurs de train et d'insister sur les connaissances et aptitudes pratiques. Par ailleurs, les professeurs en langue de Train@Rail ont développé leur propre paquet e-learning destiné à tous les agents qui souhaitent se préparer aux épreuves informatisées de l'examen du Selor.
- Le trajet de formation pour la ligne hiérarchique mis au point en 2008 à la demande de deux directions a remporté un franc succès et a été proposé aux autres directions sous une forme adaptée. Des agents de la ligne hiérarchique passent en revue divers aspects de la prévention et de la protection au travail et certaines obligations légales dans le domaine du bien-être au travail.
- Les premières sessions du programme Start@Rail ont eu lieu à l'automne. Les nouveaux collaborateurs titulaires d'un diplôme universitaire ou des grandes écoles sont invités à des sessions d'information sur le Groupe SNCB, des visites sur le terrain et des formations en management. Start@Rail offre aux nouveaux collaborateurs une vision plus

détaillée de la structure, de la mission et des activités principales des différentes sociétés et directions. Train@Rail contribue ainsi à améliorer l'accueil et l'intégration, à un moment où la pyramide des âges du Groupe SNCB se situe à un stade significatif de départs et d'arrivées.

- Dans l'offre ouverte de la Management & Leadership School, les formations sur la communication, la gestion du stress et la gestion du temps ont été les plus prisées en 2009. Dans ces domaines, le score de satisfaction a dépassé les 80%. Outre des projets sur mesure, le déroulement de la gestion des compétences appliquée demeure le point d'attention principal avec des sessions de formation sur le "feedback", la rédaction des descriptions de fonction, des entretiens orientés vers la compétence,
- De plus, Train@Rail a également collaboré à des projets de changements tels que Mind³ et H₂R. L'approche la plus efficace a été à chaque fois recherchée à cet égard : théâtre d'entreprise, simulations, sessions d'information, management coaching. Il ressort de l'analyse des résultats que la prochaine période nécessitera également de réels besoins dans ce domaine afin de parvenir à un comblement orienté résultat.

H₂R

Les collaborateurs HR aspirent à présent à un service de qualité et une approche orientée client. Grâce à H₂R, le programme de transformation de la communauté HR, le service HR devrait à l'avenir encore s'améliorer et s'accélérer.

Alors que les années précédentes avaient surtout été placées sous le signe des choix

et des travaux préparatoires, H₂R a enfin atteint sa vitesse de croisière en 2009. Les collaborateurs du programme ont dû mettre les bouchées doubles, car l'introduction de la première phase du programme H₂R devait être fin prête pour janvier 2010. Cette première phase était nécessaire pour permettre la mise en production de Mind³, car Mind³ exploite une partie des données personnelles du dossier individuel tiré de H₂R. La définition des processus et l'introduction du nouveau système informatique (SAP) ont nécessité un travail colossal. Les collaborateurs du programme et utilisateurs finaux de différentes directions impliqués dans la première phase ont été invités à prendre part à des sessions d'information et à des formations. Le site intraweb de H₂R a été développé et mis en ligne.

Les efforts ont été récompensés, car fin 2009, tout était prêt pour la mise en production de la première phase de H₂R, le 5 janvier 2010.

Bien-être de nos collaborateurs

Les avantages sociaux offerts aux membres du personnel contribuent à leur bien être et à leur motivation. Ils peuvent jouer un rôle important en matière d'attractivité de l'entreprise. Ci après, une sélection parmi les réalisations de 2009 :

- poursuite de la modernisation des restaurants d'entreprise ;
- organisation de séjours non-résidentiels pour les enfants du personnel statutaire pendant les vacances d'été.



9. Rapport financier de gestion

Conformément au prescrit des articles 95 et 96 du Code des Sociétés, le rapport de gestion établi par le Conseil d'Administration vise à donner une information sur les points suivants :

Comptes annuels : chiffres clés et commentaires

Le résultat de l'exercice se caractérise par un EBITDA de 121,6 millions € en croissance de 9,3% par rapport à l'année précédente, grâce à un accroissement des produits d'exploitation (+144,9 millions €) plus important que celui des charges opérationnelles décaissées (+134,5 millions €). Bien que plusieurs évolutions contrastées justifient cette évolution, la baisse de 37,7 millions € des charges de renting constitue un facteur explicatif majeur.

Les deux composantes majeures de l'EBITDA sont d'une part le chiffre d'affaires (2.519,1 millions €) et les charges de personnel (2.123,4 millions €).

Après prise en considération des charges non décaissées (-215,9 millions €) et des résultats financiers (+270,0 millions €), dont une part

significative est formée par des subsides en capital compensant des charges d'amortissement, le bénéfice courant s'élève à 175,7 millions €, en baisse de 17,2 % par rapport à 2008.

Les résultats exceptionnels dégradent le résultat final de 89,8 millions €, principalement en raison de la réduction de valeur actée sur la participation détenue dans la SNCB (-862,7 millions €) et de la provision de 135,0 millions € constituée pour faire face aux engagements pris par la SNCB-Holding dans le cadre de la restructuration des activités Cargo opérée par la SNCB. Ces charges exceptionnelles sont toutefois grandement atténuées par des produits exceptionnels, découlant pour une grande part du dénouement anticipé d'opérations de financement alternatif, de la modification du traitement comptable de l'opération de reprise des pensions réalisée en 2005 et de plus-values de réalisation sur des actifs immobilisés.

L'EBT s'élève in fine à 85,9 millions €, avant prise en compte du produit de la réforme comptable de 2005 (+49,8 millions €) et d'un transfert aux réserves immunisées (- 89,3 millions €).

Quant au total du bilan de la SNCB-Holding, il s'élève à 11.940,9 millions €, ce qui représente une légère contraction par rapport à l'année précédente (12.140,4 millions €). La structure bilantaire est caractérisée par une part importante d'actifs immobilisés (5.463,9 millions €) représentant essentiellement les immobilisations corporelles (1.549,0 millions €), mais surtout les immobilisations financières (3.845,4 millions €), qui comprennent notamment les participations dans le capital d'Infrabel et de la SNCB.

Le reste de l'actif est formé par les actifs circulants (6.477,0 millions €), qui comprennent entre autres 3.680,2 millions € de créances à plus d'un an découlant majoritairement d'opérations de financement alternatif, ainsi que 1.637,5 millions € de placements de trésorerie résultant également soit d'opérations de financement alternatif, soit de fonds gérés pour compte de pouvoirs publics (Fonds R.E.R. ou Liefkenshoektunnel).

Le passif est constitué de 1.963,4 millions € de capitaux propres, de 859,6 millions € de provisions pour risques et charges, ainsi que de 9.118,0 millions € de dettes à court et long terme à caractère financier, commercial, salarial et social.

Adaptation des règles d'évaluation

Le Groupe SNCB a pris la décision de présenter ses comptes consolidés selon les normes IFRS à partir de l'exercice social 2010.

Pour faciliter cette migration, une révision progressive des règles d'évaluation a été entreprise, de manière à intégrer, dans la mesure où le droit comptable belge l'autorise, les principes contenus dans les normes IFRS.

Les modifications les plus significatives opérées en 2009 ont été les suivantes :

- nouvelles règles de calcul des réductions de valeur sur participations (impact : -701,5 millions €) ;
- modification des règles d'évaluation concernant les actifs immobilisés en vue d'aligner ces règles sur les principes prévalant selon les normes I.F.R.S. (impact : -5,6 millions €) ;
- actualisation des créances et dettes à long terme non porteuses d'intérêt ou assorties d'un intérêt anormalement faible (impact : +14,9 millions €) ;
- révision des règles de calcul des réductions de valeur sur créances (impact : -2,1 millions €) ;
- transfert des provisions I.A.S. 19 relatives aux congés liés à l'âge et aux primes liées à l'ancienneté vers Infrabel et la SNCB (impact : +22,6 millions €) ;
- application de la méthode du pourcentage d'avancement pour les commandes en cours d'exécution (impact : + 0,1 million €).

Par ailleurs, il convient de souligner les conséquences de la loi du 23 novembre 2009 relative au solde des "Net Present Value" sur opérations de financement alternatif, qui vise à annuler l'effet de l'intégration au capital de la SNCB Holding du montant des bénéfices (en valeur actualisée nette) résultant d'opérations de financement alternatif conclues antérieurement, et qui avaient été incorporés au capital à l'occasion de la réforme comptable survenue au 1^{er} janvier 2005. L'impact sur le résultat 2009 s'élève à -138,9 millions €.

Evolution de la dette

Au cours de l'exercice 2009, la dette nette de la SNCB-Holding a diminué de 137,9 millions €, de 2.933,5 millions € à 2.795,6 millions €. Cette dette nette est constituée des dettes tant bilantaires que hors bilan contractées auprès des institutions financières sous déduction de certains placements de trésorerie, créances spécifiques et valeurs disponibles.

La politique financière stricte de l'entreprise prévoit notamment que le rapport entre les taux d'intérêt fixes et variables doit être de 2/3 contre 1/3, avec une marge de $\pm 5\%$. A fin décembre 2009, ce rapport fixe-variable s'élevait respectivement à 62,87% et 37,13%.

En revanche, la dette nette consolidée du groupe formé par la SNCB-Holding, Infrabel et la SNCB a augmenté de 315,6 millions €, passant de 2.415,3 millions € à 2.730,9 millions €. La cause principale réside dans la consommation de trésorerie induite par la réalisation des plans d'investissements dont les moyens financiers avaient été mis antérieurement à la disposition du groupe.

Evénements importants postérieurs à la date de clôture

Au vu de l'évolution préoccupante de la situation financière du Groupe SNCB et particulièrement de la SNCB (opérateur ferroviaire), la SNCB Holding a pris l'initiative,

début 2010 d'établir un diagnostic exhaustif de la situation. Ce travail a été effectué en collaboration avec les directions financières de la SNCB et d'Infrabel et a conduit à un rapport faisant l'objet d'un consensus complet. Sur cette base, il a été demandé aux Conseils d'administration de la SNCB-Holding, d'Infrabel et de la SNCB de prendre les mesures nécessaires en vue d'atteindre en 2012 un EBITDA consolidé de 150 Mio€. Ce niveau est en effet nécessaire à la stabilisation de la dette nette consolidée qui constitue un objectif fixé par l'Etat dans les contrats de gestion. Ces mesures ont été décidées par les Conseils d'administration respectifs. En ce qui concerne la SNCB, la décision a été prise en date du 21 mai par le Conseil et communiquée par courrier du 26 mai à la SNCB-Holding. Ce n'est qu'après cette décision du Conseil d'administration de la SNCB, et ses conséquences sur la continuité, que le Collège des Commissaires de la SNCB a été en mesure d'émettre, le 25 mai, son rapport sur les comptes 2009. Ceci explique, par voie de conséquence le délai dans l'émission et la transmission aux actionnaires du rapport du Collège des Commissaires de la SNCB-Holding. L'Assemblée Générale Ordinaire de la SNCB du 27 mai 2010 a approuvé les comptes sociaux au 31 décembre 2009.

A l'issue de ce processus, il n'y a pas d'impact sur les états financiers.

Par ailleurs, en date du 26 mai, la Commission Européenne a approuvé la restructuration des activités fret de la SNCB.



Circonstances susceptibles d'avoir une influence notable sur le développement de la société

Hormis les circonstances évoquées ci-après au point des risques, aucune circonstance particulière ne mérite d'être mise en exergue actuellement.

Recherche et développement

Au sein de la SNCB-Holding, il n'y a pas de recherche ni de développement pouvant être valorisés comme tels.

Succursales

La SNCB-Holding ne dispose pas de succursales.



Application des règles de continuité

Le compte de résultats de la SNCB-Holding fait apparaître un résultat positif de 46,4 millions €, après prise en compte d'un transfert aux réserves immunisées de 89,3 millions €. Ceci correspond à un résultat opérationnel (EBITDA) de 121,6 millions €.

Au 31 décembre 2009, la dette nette de la SNCB-Holding s'élevait à 2.795,6 millions € contre 2.933,5 millions € au 31 décembre 2008, ce qui reflète la qualité de la situation financière de l'entreprise.

On notera cependant qu'en date du 10 août 2009, la notation de la SNCB-Holding par Standard & Poors a été abaissée de AA+ à AA (outlook stable). La notation de Moody's a, elle, été maintenue à Aa1 (outlook stable).

Le résultat de la SNCB-Holding est largement influencé par les enregistrements comptables découlant de la transition vers les normes IFRS. On notera, en particulier, la réduction de valeur de 862,7 millions € pratiquée sur la participation dans la SNCB, S.A. de droit public, société dont la SNCB-Holding est seul actionnaire.

Le Conseil d'administration de la SNCB-Holding suit avec attention et préoccupation l'évolution de la situation financière de la SNCB dès lors que cette dégradation risque de mettre en péril l'équilibre financier de l'ensemble du Groupe SNCB et, simultanément, de compromettre la réalisation des objectifs du contrat de gestion. Le résultat opérationnel (EBITDA) de la SNCB est, en 2009, négatif à hauteur de 287,8 millions € contre un résultat négatif de 108,1 millions € en 2008. Cette évolution reflète la dégradation de la situation économique et financière des trois secteurs d'activité de la SNCB : B-Mobility (Voyageurs National), B-Europe (Voyageurs International) et B-Logistics (B-Cargo).

En ce qui concerne B-Logistics, le Conseil d'administration de la SNCB-Holding a attiré de façon continue l'attention de la SNCB et de l'Etat sur la nécessité de déposer, avant le 31 décembre 2009, un plan de restructuration, conformément aux lignes directrices communautaires sur les aides d'Etat aux entreprises ferroviaires. C'est ainsi qu'un tel plan a été élaboré au 2^{ème} semestre 2009 par les responsables au sein de la SNCB de B-Logistics, avec le support de la SNCB-Holding. Ce plan prévoit, conformément aux lignes directrices, la filialisation de l'activité

B-Logistics, laquelle filiale doit, sur base des prévisions préparées par le management, revenir à l'équilibre en 2012. La SNCB-Holding s'est engagée à contribuer, à fonds perdus, à la réalisation du plan de restructuration de B-Logistics à hauteur de 135 millions €. Le plan a été soumis à la Commission européenne par l'Etat belge le 23 décembre 2009.

En ce qui concerne l'ensemble du groupe SNCB, la SNCB-Holding s'est efforcée de réunir les conditions nécessaires à la mise en œuvre d'un programme de redressement financier permettant de garantir les grands équilibres financiers du Groupe. L'attention des autorités de tutelle a été attirée sur l'évolution de la situation financière de la SNCB et, en janvier 2010, la procédure prévue à l'article 109 du contrat de gestion de la SNCB-Holding a été mise en œuvre. Aux termes de celle-ci, la SNCB-Holding a transmis à la Ministre de tutelle un rapport d'évaluation, élaboré en collaboration avec la SNCB mais aussi avec Infrabel, et formulé des recommandations. Le conseil d'administration de la SNCB-Holding a approuvé le programme d'économie qui constitue sa contribution à l'équilibre financier du Groupe et continuera à suivre de près l'évolution de la situation financière de la SNCB.

Reporting et contrôle

Chaque mois, un rapport d'activités est établi par le service Trésorerie de la Direction Finances à l'intention du directeur général Finances, du général manager Finances, de la Comptabilité, de l'Audit Interne et du Collège des Commissaires.

Chaque trimestre, la Direction Finances fait rapport sur les activités financières au Comité de Direction, au Comité d'Audit et au Conseil d'Administration, dans le cadre de la présentation des états financiers.

Par ailleurs, l'Audit Interne a été chargé des missions suivantes :

- contrôler semestriellement si les produits dérivés utilisés répondent aux règles prévues dans le cadre de la politique financière en vigueur ;

- s'assurer que les produits dérivés utilisés sont comptabilisés comme prévu par les règles d'évaluation de la Société ;
- s'assurer que la Comptabilité reçoit à temps tous les documents signés relatifs aux produits dérivés contractés (ces documents doivent d'ailleurs être transmis à l'Audit Interne en même temps) ;
- s'assurer que les données mentionnées dans les rapports mensuels sont correctes et complètes ;
- présenter semestriellement un rapport à ce sujet au Comité d'Audit et au Conseil d'Administration.

Eu égard à la réglementation interne en vigueur concernant la gestion et la réduction des risques, il est clair que les contrats existants en matière des produits dérivés n'auront qu'un impact marginal sur les risques de prix, de crédit, de liquidité et de cash-flow de la société.

Trimestriellement, ces risques sont évalués à leur valeur de marché et les provisions nécessaires sont constituées ou reprises.

Au sujet de l'utilisation des moyens financiers du Fonds RER, la direction Finances fait :

- trimestriellement un rapport à la DGTT – Direction Transport Ferroviaire conformément à l'article 67, 5^{ème} alinéa du contrat de gestion entre l'Etat et la SNCB-Holding
- annuellement un rapport spécifique au Ministre des Entreprises Publiques et à la DGTT conformément à l'article 67, 8^{ème} et 9^{ème} alinéas du contrat de gestion entre l'Etat et la SNCB-Holding.

Les moyens que la SNCB-Holding gère pour le Liefkenshoek Rail Link sous le regard de la Région Flamande font l'objet chaque année d'un rapport spécial, le 31 mars et le 30 septembre transmis à la Région Flamande via Infrabel, conformément à la convention de co-financement entre les parties concernées.

Risques et incertitudes, liés à l'utilisation d'instruments financiers et à la situation financière de la société

Dans le cadre du financement de sa dette et de la conclusion de diverses opérations de financement alternatif, la SNCB-Holding mène une gestion active en vue de maîtriser certains risques, notamment de liquidité, de change, de taux d'intérêt et de crédit. A cet effet, elle a arrêté une politique financière, approuvée par le Conseil d'Administration, par laquelle cette gestion des risques est fortement réglementée.

Pour couvrir les risques de change et de taux d'intérêt, on utilise des produits dits "dérivés". Par produits dérivés, on entend les swaps,

forward rate agreements, options, contrats de change à terme et futurs ayant comme sous-jacents un taux d'intérêt, l'inflation, un taux de change, des produits énergétiques (e.a. le gasoil pour la traction diesel et l'électricité de traction) ou un crédit.

Ces opérations sont comptabilisées conformément à la législation comptable belge.

Pour la conclusion de transactions de couverture, il faut préalablement consulter trois contreparties.

Les opérations de trading sont exclues.

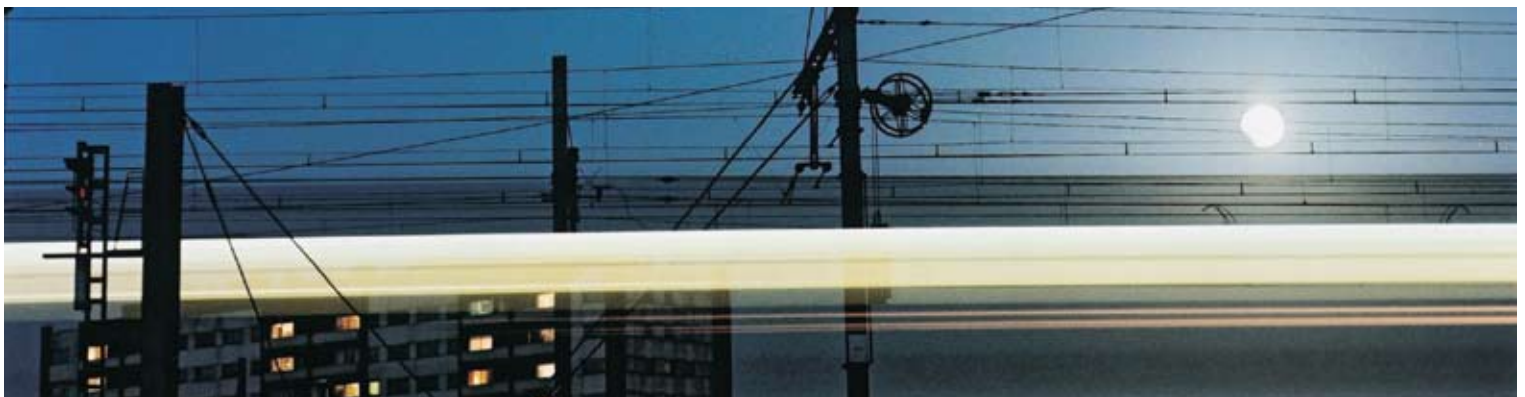
La politique financière mentionnée ci-dessus est aussi d'application pour les moyens financiers du Fonds RER que la SNCB-Holding gère en nom et en place de l'Etat.

Risque de liquidité

Lorsque des financements sont contractés, on tient compte de l'évolution prévue des cash-flows futurs, dans le but de niveler et de réduire au mieux les soldes de trésorerie. Les placements et les emprunts doivent être alignés les uns sur les autres de façon à limiter au maximum les risques au niveau interne.

Par ailleurs, le risque de liquidité est couvert par un étalement des échéances de la dette dans le temps.

Ainsi, 20% au maximum de l'en-cours de la dette peuvent venir à échéance dans la même année, avec un maximum de 10% de la dette par trimestre.



Risque de change

Toute opération d'endettement, même à court terme, qui génère un risque de change, doit être immédiatement et intégralement couverte en EUR (principal et intérêts) par l'utilisation de produits dérivés.

La position couverte peut être assortie d'un taux d'intérêt flottant ou fixe.

Risque de taux d'intérêt

Les méthodes de travail pour limiter les risques de liquidité, au point 1, sont également appliquées pour couvrir les risques de taux d'intérêt.

L'objectif est que la part de la dette à taux fixe représente 2/3 de la dette totale. Ce rapport peut être adapté en fonction des conditions du marché, moyennant le respect des procédures fixées.

Le préfinancement contracté par la SNCB-Holding pour le projet TGV, ayant fait l'objet de couvertures, n'est pas pris en compte dans le calcul du ratio.

Risque de crédit

Les placements doivent avoir un caractère de prêt et ne peuvent pas se faire en capital à risque. Ils sont soumis à des critères stricts

de rating minimum des contreparties, en fonction de la durée du placement.

On a également fixé des montants maximum par contrepartie. Ces limites ne sont toutefois pas applicables aux placements et instruments qui bénéficient d'un rating AAA/Aaa ou qui sont émis ou garantis par l'Etat belge.

Pour les produits dérivés, le risque de crédit vis-à-vis des contreparties doit être réparti et couvert systématiquement par la conclusion de contrats CSA (Crédit Support Annex). Dans le cadre de contrats de ce type, on calcule régulièrement quel montant net devrait être payé soit par la SNCB-Holding, soit par la contrepartie, en cas d'annulation de l'en-cours intégral des produits dérivés conclus avec celle-ci.

Par le recours aux CSA, le risque est limité à un montant maximum qui varie en fonction du rating de la contrepartie.

Au cas où le rating d'une banque descendrait sous BBB+/Baa, les contrats avec cette banque doivent être transférés à une autre banque bénéficiant d'un rating plus élevé.

Avec des contreparties ayant reçu un "negative credit watch", aucune opération nouvelle ne peut être conclue pendant la période de "negative credit watch".

Impact de la crise du crédit

Depuis septembre 2007, suite aux premiers chocs sur les marchés financiers, un suivi plus rigoureux des risques a été assuré.

Dans le cadre de la crise du crédit persistante, les risques accrus sont de deux ordres :

a) risques par rapport aux engagements contractuels

Le placement concerne un dépôt ou un produit financier qui, suite à la baisse du rating de l'institution financière auprès de laquelle il a été conclu, ne répond plus lui-même à la qualité stipulée contractuellement par l'investisseur.

Cela a fait l'objet, en 2008 et en 2009, d'un reporting intensif au Comité de Direction, au Comité d'Audit et au Conseil d'Administration.

Il s'agit en l'occurrence des dépôts ou produits financiers opérés dans le cadre d'un total de 57 opérations de financement alternatif dont cinq ont exigé des mesures correctives.

Dans le cadre des cinq opérations, la SNCB-Holding devait, suite à l'abaissement du rating par les agences de rating, remplacer cinq dépôts en autant d'opérations, par des placements disposant bien du rating stipulé contractuellement.

La SNCB-Holding a réussi à réaliser cela pour ces cinq opérations :

- pour une transaction, le dépôt a été remplacé par une lettre de crédit Eurofima ;
- pour trois transactions, le dépôt a été conservé provisoirement par la SNCB-Holding mais remplacé à l'intérieur de la transaction par une garantie de l'Etat et par deux obligations de paiement Eurofima ;
- pour la dernière transaction le dépôt a expiré, une liquidation a été effectuée, la transaction a été remplacée par des strips US-Treasury.

Le 19 décembre 2009, la SNCB-Holding a été confrontée à une sixième opération. L'investisseur a cependant prévenu la SNCB-Holding que le dépôt ne devait pas être remplacé car il était investi dans une institution financière qui est devenue une filiale de l'investisseur.

Nonobstant le rating de la filiale qui ne répond pas à ce qui est convenu contractuellement l'investisseur estime que la notation de sa filiale dans les circonstances actuelles est encore suffisante.





Le coût actualisé des lettres de crédit d'Eurofima, de la garantie de l'Etat belge et de la vente d'un dépôt et son remplacement par l'achat de strips US-Treasury est estimé à 6,5 millions €.

Les honoraires des différents bureaux d'avocats pour 2008 et 2009 s'élèvent à 764.204,29 €.

Pour les autres transactions en cours, le rating du dépôt répond toujours à la qualité stipulée contractuellement par l'investisseur pour le dépôt.

b) risques par rapport à la politique financière du Groupe SNCB

Le placement concerne un dépôt ou un produit financier qui, suite à la baisse du rating de l'institution financière auprès de laquelle il a été conclu, ne répond plus à la limite fixée dans le cadre de la politique financière du groupe SNCB telle qu'approuvée par notre Conseil d'Administration (rating minimum des placements à long terme d'au moins AA- chez Standard & Poor's Aa2 chez Moody's).

La politique financière du Groupe SNCB spécifie que pour des placements à plus de 6 mois, la contre-partie doit à ce moment disposer d'un credit rating d'au moins AA- et Aa3 auprès de Standard & Poor's et Moody's et ne peut pas être en "credit watch négatif" auprès d'une des deux agences de credit rating (C.A. 03/10/2006 – doc. CA 2006/172).

Ces risques ont également fait l'objet d'un reporting régulier au Comité de Direction, au Comité d'Audit et au Conseil d'Administration.

Vu la gestion défaillante, par une institution financière, de l'instrument "Equity Defeasance" acquis auprès d'elle par la SNCB-Holding dans le cadre d'une opération de financement alternatif, une "letter before action" a été envoyée le 12/02/2009.

Une action en justice a été intentée immédiatement par un bureau d'avocat spécialisé de Londres.

Il a été décidé, par le conseil d'administration, pour l'ensemble de l'année 2009, de déroger temporairement à la politique financière du Groupe SNCB pour ce qui concerne les dépôts auprès de banques disposant à la fin de l'année d'un rating inférieur à celui prévu par la politique financière du Groupe SNCB, compte tenu du "down-grading" généralisé du système bancaire au niveau mondial et de la nationalisation (temporaire) de fait de la plupart des banques américaines et européennes, ainsi que du monitoring journalier des risques subsistants.

En ce qui concerne les swaps conclus sur des placements, et compte tenu des CSA (Credit Support Annex) conclus par la SNCB-Holding, il n'y a pas de risques particuliers suite à la crise du crédit.

Maîtrise des risques avec Infrabel et SNCB

La SNCB-Holding a en 2009 accompagné Infrabel et la SNCB dans leurs projets ambitieux de développement durable et d'infrastructures nouvelles et performantes pour assurer la mobilité de demain :

- La SNCB-Holding garantit le préfinancement pour l'achèvement du TGV après la signature d'une convention le 9 octobre 2006 entre l'Etat, la SNCB-Holding et Infrabel - 69 millions € seront ainsi consacrés aux gares et parkings et 205 millions € à la réalisation et finalisation des travaux d'infrastructure TGV. En contrepartie, l'état paie à la SNCB-Holding un montant annuel. La finalisation du projet TGV est ainsi financée de façon structurelle pour couvrir le risque de l'endettement du groupe. En 2007, la SNCB-Holding a emprunté 95,82 millions € sur une période de 10 ans et 57 millions € sur une période de 20 ans. La dernière tranche de 115,68 millions € devait être placée en 2009 sur le marché pour une période de 27 ans. Vu le manque d'opportunité sur les marchés internationaux de recouvrements en 2009, la SNCB-Holding prendra les mesures nécessaires dans le courant de l'année 2010.
- L'engagement de la SNCB-Holding de financer l'achat, au prix de revient le plus bas, de 60 locomotives Siemens de série 18 pour un montant de 146,00 millions €, ce qui permettra de renouveler à temps le matériel roulant de la SNCB. L'objectif poursuivi est double : d'une part réduire au maximum le risque financier pour le Groupe SNCB (emprunt auprès d'Eurofima aux meilleurs taux du marché et charge financière supportée par une dotation spécifique de l'Etat) compte tenu de son expertise dans la mise en place de mécanismes favorables pour le Groupe, et d'autre part, contribuer à améliorer les conditions d'exploitation de sa filiale au service de sa clientèle. Ceci s'est concrétisé par les accords conclus entre l'Etat belge et la SNCB, la SNCB et la SNCB-Holding, et la SNCB-Holding et Eurofima.



Préfinancements régionaux

Le 5 décembre 2006, et pour la première fois dans l'histoire du Groupe SNCB, les trois régions du pays et le gouvernement fédéral ont conclu un accord de préfinancement de nouvelles infrastructures ferroviaires. Grâce à leur apport financier, la SNCB-Holding peut préfinancer ces investissements, dont la réalisation va être accélérée.

La SNCB-Holding avance les fonds nécessaires pour qu'Infrabel réalise l'exécution. Les régions contribuent au paiement des charges d'intérêt et les investissements seront in fine payés par la dotation d'investissement fédérale accordée au Groupe SNCB.

Trois des six projets d'infrastructure pour lesquels une exécution rapide et coordonnée est considérée comme prioritaire par les trois régions seront de cette manière accélérés dans leur réalisation : il s'agit de la modernisation de la ligne Bruxelles-Luxembourg, de la modernisation de la gare de formation de Zeebrugge et du raccordement ferroviaire du port de Bruxelles.

La modernisation de la ligne Bruxelles-Luxembourg a pour objectif d'améliorer les liaisons entre les trois sièges principaux des institutions européennes. Ce projet implique de nombreux travaux de modernisation d'infrastructures et des extensions de capacité et permettra un gain de temps de parcours pouvant atteindre 15 minutes, ce qui mettra Bruxelles à 2 heures de Luxembourg. Les travaux s'étendront de 2006 à 2014 et représentent un investissement de 458,7 millions d'euros, dont 289,2 par préfinancement.

La modernisation de la gare de formation de Zeebrugge a pour objectif d'absorber la croissance attendue du trafic marchandises (objectif de 12,2 millions de tonnes par an).

Ces travaux s'étendront de fin 2007 à 2016 et représentent un investissement de 111,2 millions d'euros dont 102,4 par préfinancement.

Le raccordement ferroviaire du port de Bruxelles a pour objectif d'aider au développement du port par la réalisation d'investissements ferroviaires adaptés, dont l'aménagement d'installations destinées à accueillir un terminal de transbordement. Ces travaux s'étendront de 2007 à 2010 et représentent un investissement de 5 millions d'euros.

Le financement de deux des trois autres projets approuvés est en cours de préparation. Il s'agit plus particulièrement de la construction d'une nouvelle gare à l'aéroport de Gosselies et d'un parking à la gare de Louvain-la-Neuve.

La réalisation de la liaison ferroviaire du Liefkenshoek dans le port d'Anvers est financée par un partenariat public privé.

L'intervention des Régions ne constitue pas une nouvelle source de financement pour les investissements ferroviaires. Les six projets mentionnés ci-dessus restent finalement à charge de la dotation d'investissement fédérale fixée dans les contrats de gestion. L'intervention des Régions permet d'en accélérer la réalisation en faisant supporter la charge financière par un préfinancement ou, dans le cas de la liaison ferroviaire du Liefkenshoek, par la construction PPP.

Pour chaque projet à financer, la SNCB-Holding a constitué ou constituera une S.P.V. (Special Purpose Vehicle) détenue à 100%; elle s'endette auprès du marché et met le montant de ces prêts à la disposition des S.P.V. en fonction des besoins de celles-ci. Les intérêts de ces prêts sont pris en charge, à concurrence d'un plafond convenu, par les contributions de la Région concernée.

A ce jour, trois S.P.V. ont été constituées : la SPV 162, pour la réalisation des travaux sur l'axe Bruxelles-Luxembourg, la SPV Zwankendamme pour la réalisation des travaux dans le Port de Zeebrugge et la SPV Brussels Port pour la réalisation des travaux dans le Port de Bruxelles.

Le 28 septembre 2007, la SNCB-Holding a conclu le financement nécessaire pour le préfinancement des trois S.P.V. avec une banque belge.

La situation des trois S.P.V. fin 2009 est la suivante :

SPV 162

Les travaux réalisés par la SPV 162, et qui sont achevés, ont fait l'objet d'une vente à la SNCB-Holding en date du 29 décembre 2008 pour une valeur de 40,2 millions € hors TVA, puis en date du 17 décembre 2009, pour une valeur de 27,2 millions €, ce qui a conduit consécutivement à des augmentations du capital d'Infrabel par voie d'apport en nature pour des montants équivalents.

Conformément aux modalités prévues par la convention du 19 décembre 2008 entre la SNCB-Holding et l'Etat belge, la SNCB-Holding a cédé les actions obtenues à l'Etat belge.

Fin 2009, la SNCB-Holding a prêté à la SPV 162 un montant total de 74,0 millions €.

SPV Zwankendamme

Fin 2009, les travaux sont toujours en cours. La SNCB-Holding a prêté à la SPV Zwankendamme un montant total de 6,2 millions €.

SPV Brussels Port

Fin 2009, les travaux sont toujours en cours. La SNCB-Holding a prêté à la SPV Brussels Port un montant total de 2,6 millions €.

Fonds Liefkenshoektunnel

Conformément à la convention de co-financement signée le 20 décembre 2007 entre la Région Flamande, Infrabel et la SNCB-Holding au sujet de la liaison ferroviaire dite du Liefskenhoek, la SNCB-Holding gère les fonds reçus de la Région Flamande sur un compte spécifique, dont l'avoir s'élève, à fin décembre 2009, à 47,9 millions €.

Transactions avec des parties liées effectuées dans des conditions autres que celles du marché

En application de l'Arrêté Royal du 10 août 2009, la SNCB Holding est appelée à communiquer des informations complémentaires au sujet des transactions significatives avec des parties liées effectuées dans des conditions autres que celle du marché notamment par les sociétés qui remplissent plus d'un critère visé à l'article 16, §1er, alinéa premier du Code des Sociétés.

Bien que les transactions avec la SNCB ne soient pas couvertes par les dispositions de l'Arrêté dès lors que la SNCB Holding en est l'actionnaire unique, il convient de noter que les transactions avec celles-ci sont soit effectuées à prix de revient (en particulier le détachement du personnel), soit font l'objet de contrats intra-groupe (conclus ou en voie de conclusion) qui ont fait l'objet de négociations approfondies entre entités, sur base de références de marché dès lors que celles-ci étaient disponibles. Pour certains contrats de sub-leasing de matériel roulant, conclus au moment de la mise en place de la nouvelle structure du Groupe SNCB au 1^{er} janvier 2005, aucune référence de marché n'était et n'est toutefois disponible.

En ce qui concerne Infrabel, dont la SNCB Holding détient 93,5% des actions et 20% moins une action des droits de vote, aucune

transaction n'est effectuée dans des conditions autres que celles du marché. En effet, les transactions pour lesquelles la SNCB Holding est fournisseur, sont soit effectuées à prix de revient (en particulier le détachement du personnel) soit font l'objet de contrats intra-groupe (conclus ou en voie de conclusion) qui ont fait l'objet de négociations approfondies entre entités, sur base de références de marché dès lors que celles-ci étaient disponibles. De même, les transactions où Infrabel est fournisseur, sont soit effectuées à prix de revient (en particulier la fourniture d'électricité) soit font l'objet de contrats intra-groupe (conclus ou en voie de conclusion) qui ont fait l'objet de négociations approfondies entre entités, sur base de références de marché dès lors que celles-ci étaient disponibles.

Aucune transaction significative n'est effectuée avec d'autres filiales ou sous-filiales dont la SNCB Holding n'est pas, directement ou indirectement, entièrement propriétaire.

A titre de prudence, il est précisé également qu'aucune transaction significative n'est effectuée à des conditions autres que celles du marché avec des entreprises dont l'Etat, actionnaire à 99,9% de la SNCB Holding, n'est pas, directement ou indirectement, entièrement propriétaire. Aucune transaction significative n'a non plus été effectuée à des conditions autres que celles du marché avec les membres des organes de gestion et de direction et les personnes qui leur sont liées.





Les comptes annuels



I. CONSORTIUM SNCB-HOLDING - INFRABEL RAPPORT 2009	48
Préliminaire	48
1. Périmètre de consolidation	48
2. Bilan	49
3. Compte de résultats	51
II. LES COMPTES SOCIAUX NON CONSOLIDÉS	52
A. Commentaire sur les comptes annuels	52
1. Key information	52
2. Bilan	56
3. Résultat opérationnel	56
B. Bilan	57
1. Actif	57
2. Passif	58
C. Compte de résultats	59
1. Compte de résultats	59
2. Affectations et prélèvements	59
D. Cash flow Statement	60
E. Commentaire (annexes)	52
1. État des frais d'établissement	60
2. État des immobilisations incorporelles	60
3. État des immobilisations corporelles	61
4. État des immobilisations financières	62
5. Participations et droits sociaux détenus dans d'autres entreprises en 2009	63
6. Placements de trésorerie	63
7. Comptes de régularisation	63
8. État du capital	64
9. Provisions pour autres risques et charges	64
10. État des dettes	64
11. Résultats d'exploitation	65
12. Résultats financiers	66
13. Résultats exceptionnels	66
14. Impôts sur le résultat	66
15. Autres taxes et impôts à la charge de tiers	67
16. Droits et engagements hors bilan	67
17. Relations avec les entreprises liées et les entreprises avec lesquelles il existe un lien de participation	68
18. Relations financières avec le ou les commissaire(s) et les personnes avec lesquelles il est lié (ils sont liés)	68
19. Bilan social	69
F. Règles d'évaluation	70
1. Législation applicable	70
2. Définition des concepts généraux	70
3. Rubriques bilantaires	71
4. Annexes	83
III. LES COMPTES ANNUELS CONSOLIDÉS	95
A. Commentaire	95
1. Key information	95
2. Bilan	98
B. Bilan	100
1. Actif	100
2. Passif	101
C. Compte de résultats	102
1. Compte de résultats	102
2. Affectations et prélèvements	103
D. Commentaire (annexes)	104
1. Périmètre de consolidation et méthode de consolidation	104
2. État des frais d'établissement	106
3. État des immobilisations incorporelles	107
4. État des immobilisations corporelles	108
5. État des immobilisations financières	109
6. État des réserves consolidées	110
7. État des écarts de consolidation et de mise en équivalence	110
8. Résultats d'exploitation	110
9. État des dettes	112
10. Droits et engagements hors Bilan	113
11. Relations avec les entreprises liées et les entreprises avec lesquelles il existe un lien de participation qui ne sont pas compris dans la consolidation	114
12. Le (les) commissaire(s) et les personnes avec lesquelles il est lié (ils sont liés)	114
E. Règles d'évaluation	115
1. Préparation des comptes	115
2. Périmètre de consolidation	115
3. Élimination des prestations réciproques	115
4. Conversion des états financiers en devises	116
5. Instruments financiers dérivés et opérations de couverture	116
6. Opérations de financement alternatif	116
7. Écarts de consolidation	117
8. Immobilisations financières	117
9. Provisions	118
10. Interventions de l'État	118
11. Mise en équivalence de A+ Logistics et de L.A. Group	118
12. Spécificités	119
13. Exercice 2009	120
IV. RAPPORT DU COLLÈGE DES COMMISSAIRES SUR LES COMPTES CONSOLIDÉS	121

I. CONSORTIUM SNCB-HOLDING - INFRABEL RAPPORT 2009

Préliminaire

Les comptes consolidés sont, depuis 2005, établis sur base consortiale.

En effet, si la SNCB est détenue à 100 % par la SNCB-Holding et est donc consolidée selon la méthode d'intégration globale, il n'en va pas de même pour Infrabel.

Bien que détenant une part importante du capital de cette société, la SNCB-Holding :

- ne possède que moins de 20% des droits de vote ;
- n'a pas le pouvoir de désigner la majorité des administrateurs ;
- a un pouvoir de coordination, mais pas de contrôle.

Les deux sociétés sont donc considérées comme étant placées sous une direction unique en vertu des contrats de gestion conclus avec l'État qui prévoient de travailler de manière collégiale pour remplir les objectifs assignés.

La SNCB-Holding et Infrabel sont donc chacune société consolidante. Ceci conduit à ce que les capitaux propres des deux sociétés sont additionnés, tandis que les actions détenues par la SNCB-Holding dans Infrabel sont comptabilisées comme actions propres parmi les placements de trésorerie.

1. Périmètre de consolidation

Au cours de l'exercice 2009, le périmètre de consolidation a évolué comme suit :

	Nombre de sociétés
31/12/2008	65
IN	9
OUT	2
31/12/2009	72

Cette **évolution du périmètre** de consolidation s'explique comme suit :

- constitution de trois sociétés dans le cadre du développement immobilier :
 - a) aménagement de la gare de Gent : SOFA (pourcentage d'intérêt du Groupe : 100%) et SOFA INVEST (pourcentage d'intérêt du Groupe : 50%) ;
 - b) palais de justice de Hasselt : SOHA (pourcentage d'intérêt du Groupe : 100%) ;
- prise de participation de 24,01% par la SNCB-Holding dans la société OPTIMOBIL BELGIUM dont l'objet social est le carsharing ;
- acquisition, prise de participation et création de quatre sociétés dans l'activité de transport de marchandises :

	Pourcentage de contrôle du groupe
Ro-Ro-Service Berlin	50%
GN Transportgesellschaft	49%
IFB France	100%
IFB Italia	100%

- création par la SNCB (pourcentage d'intérêt de 100%) de YPTO dans le cadre de l'implémentation de SAP ;
- liquidation en juin 2009 de la société UNILOG active dans le secteur marchandises ;
- sortie du périmètre de consolidation de RAILLINK, active dans le secteur voyageurs (système de distribution).

Par ailleurs, en avril 2009, TRW (secteur marchandises) a procédé à une augmentation de capital pour 41,2 millions € par l'émission de 155.869 actions. Cette augmentation a été entièrement souscrite et libérée par la SNCB par apport en nature de 3.986 wagons.

2. Bilan

Actif consolidé

L'actif consolidé se présente comme suit :

ACTIF	2008	2009	Écart	
			En millions €	%
Actifs immobilisés	16589	17781.3	1192.3	6.7
Frais d'établissement	0.6	0.5	-0.1	
Immobilisations incorporelles	1544.4	1552	7.6	0.5
Ecart de consolidation	1.9	1.3	-0.6	-46.2
Immobilisations corporelles	14887.4	16073.9	1186.5	7.4
Immobilisation financières	154.7	153.6	-1.1	-0.7
Actifs circulants	9564.7	9389.6	-175.1	-1.9
Créances à plus d'un an	3493.8	3531.8	38	1.1
Stocks et commandes en cours d'exécution	481.5	593	111.5	18.8
Créances à un an au plus	1403.9	1537.1	133.2	8.7
Placements de trésorerie	3792.9	3439.6	-353.3	-10.3
Valeurs disponibles	56.1	54.8	-1.3	-2.4
Comptes de régularisation	336.5	233.3	-103.2	-44.2
TOTAL DE L'ACTIF	26153.7	27170.9	1017.2	3.7

Les **actifs immobilisés** s'élevèrent à **17.781,3 millions €**, soit un accroissement, par rapport à 2008, de 1.192,3 millions €.

Cette variation s'observe quasi exclusivement dans les actifs incorporels et corporels qui progressent de 1.194,1 millions €, conséquence de la politique d'investissements du Groupe, dont :

- a) + 1.129,6 millions € pour l'ex SNCB (SNCB-Holding - SNCB - Infrabel) ;
- b) + 35,4 millions € dans les filiales actives dans le secteur marchandises (principalement acquisition par TRW de wagons de la SNCB) impact dans les comptes consolidés de 32,8 millions € ;
- c) + 26,3 millions € pour le sous-groupe Eurostation actif dans le secteur immobilier dans la région bruxelloise et la région flamande.

Les **actifs circulants** se montent à **9.389,6 millions €**, soit une diminution, par rapport à 2008, de 175,1 millions €, dont :

- a) - 354,6 millions € relatifs placements de trésorerie et valeurs disponibles, réduction se situant exclusivement au niveau de l'ex SNCB (SNCB-Holding - SNCB et Infrabel), conséquence notamment de l'accélération des investissements ;
- b) + 171,2 millions € pour les créances dont + 146,- millions € concernant le financement alternatif de matériel roulant (créance dont le remboursement est assuré par l'État ainsi que le coût des intérêts).

Il est à remarquer, qu'en raison de la 7^{ème} directive (83/349/CEE - Article 19 §2,) les actions détenues par la SNCB-Holding sur Infrabel, ainsi que celles de la SNCB-Holding détenues par la Financière Rue de France sont reclassées parmi les actions propres, ce qui génère un actif de 1,96 milliards €.

Passif consolidé

Le passif consolidé se présente comme suit :

PASSIF	2008	2009	Écart	
	En millions €			%
Capitaux propres	16.093,2	16.785,5	692,3	4,1
Intérêts de tiers	6	5,9	-0,1	-1,7
Provisions et impôts différés	1.237,3	1.111,5	-125,8	-11,3
Dettes	8.817,2	9.268	450,8	4,9
Dettes à plus d'un an	2.485,7	2.888,7		
Dettes à un an ou plus	2.599,4	2.659		
Comptes de régularisation	3.732,1	3.720,3		
TOTAL DU PASSIF	26.153,7	27.170,9	1.017,2	3,7

L'évolution des **capitaux propres**, par rapport à 2008 est de **+ 692,3 millions €**, dont :

- a) + 1.098,2 millions € relatifs aux subsides en capital (+ 1.096,6 millions € pour l'ex SNCB (SNCB-Holding - SNCB et Infrabel)) ;
- b) - 405,7 millions € découlant de la variation des réserves consolidées, soit le résultat de l'exercice 2009 (part revenant au Groupe) de - 205,7 millions € et le transfert vers subsides en capital de 200 millions €. Ce transfert s'inscrit dans le cadre de la politique budgétaire de l'État de 2009.

Les **provisions et impôts différés** s'élevèrent à **1.111,5- millions €**, soit, par rapport à 2008, une diminution de 125,8 millions €, conséquence de l'application des normes IFRS au niveau du Groupe et plus spécifiquement de la ventilation en composantes des actifs corporels. Corollairement à cette application des composantes, les provisions pour gros entretiens et grosse réparations ont quasi été supprimées.

Les **dettes** s'élevèrent à **9.268,- millions €**, soit, par rapport à 2008, une augmentation de 450,8 millions € imputable pour + 457,4 millions € à l'augmentation des dettes financières de l'ex SNCB (SNCB-Holding - SNCB et Infrabel).

3. Compte de résultats

Le compte de résultats consolidé se présente comme suit :

PASSIF	2008	2009	Écart	
	En millions €			%
Ventes et prestations	4.048,8	3.682,4	-366,4	-10
Coût des ventes et prestations	-4.259,5	-4.470,5	-211	4,7
Résultats d'exploitation	-210,7	-788,1	-577,4	-73,3
Résultats financiers	361,6	812,5	450,9	55,5
Résultats exceptionnels	-137,2	-227,3	-90,1	-39,6
Impôts sur le résultat	-2,7	-2,1	0,6	-28,6
Résultat des entreprises consolidées	11	-205	-216	105,4
Quote-part dans le résultat des entreprises mises en équivalence	1,6	-0,7	-2,3	328,6
Résultat consolidé	12,6	-205,7	-218,3	
Part du groupe dans le résultat	12,4	-205,7	-218,1	
Part des tiers dans le résultat	0,2	0	-0,2	

Le **résultat consolidé - part du groupe** fait apparaître un **perte de 205,7 millions €**, contre +12,4 millions € pour l'exercice 2008. Il se répartit de la manière suivante :

	2008	2009	Écart
	En millions €		
SNCB-Holding	-47,5	-138,3	-90,8
Infrabel	111,6	83,7	-27,9
SNCB	-153,1	-211,9	-58,8
Périmètre consolidé restreint	-89	-266,5	-177,5
Pôle SNCB-Holding	115	28,6	-86,4
Pôle Infrabel	0,6	0	-0,6
Pôle SNCB	-14,2	32,2	46,4
	12,4	-205,7	-218,1

La **variation du Résultat** trouve principalement son origine :

- dans les comptes statutaires des entités de l'**ex SNCB** (SNCB-Holding -SNCB et Infrabel), soit -285,5 millions €, d'où une détérioration, par rapport à 2008, de 196,5 millions € ;
- dans la réduction de 86,4 millions € du résultat des filiales se trouvant dans le **pôle de la SNCB-Holding**. L'exercice précédent a été marqué par une plus-value de 101,9 millions € suite à la vente par Eurostation des sociétés Instruction et Immo-Instruction ;
- dans la croissance de 46,4 millions € du résultat des filiales incluses dans le **pôle SNCB**. TOUTEFOIS, cette variation découle pour 53,18 millions € des écritures consolidées relatives aux wagons apportés par la SNCB à Xpédys en 2008. En 2008, il a été constitué une provision pour gros entretiens et grosses réparations pour lesdits wagons apportés par la SNCB (impact sur le résultat 2008 : - 26,59 millions €).
En 2009, suite à l'application des normes IFRS, la provision constituée en 2008 a été annulée (impact sur le résultat 2009 : + 26,59 millions €).

Les autres matières du rapport de gestion consolidé prescrites par le Code des Sociétés sont renseignées dans les rapports de gestion sur les comptes annuels statutaires des sociétés consolidantes.

En outre, il est à noter que pour le Consortium SNCB-Holding & Infrabel les montants et/ou objets des transactions avec des parties liées effectuées dans des conditions autres que celles du marché se révèlent sans objet.

II. LES COMPTES SOCIAUX NON CONSOLIDÉS

A. Commentaire sur les comptes annuels

1. Key information

a) Investissements

La SNCB-Holding a poursuivi sa politique soutenue d'investissements dans les domaines d'activités qui sont les siens.

En 2009, elle a investi pour plus de 227,6 millions € dans des actifs incorporels et corporels, en particulier en faveur des gares (63,5 millions €) et des parkings (42,0 millions €).

Au travers des immobilisations financières acquises au cours de l'année (31,4 millions €), la SNCB-Holding contribue également au financement de projets d'investissements tels que la modernisation de l'axe Bruxelles-Luxembourg (26,8 millions €), ainsi que des ports de Zeebrugge (3,2 millions €) et de Bruxelles (1,4 millions €).

b) Personnel

Les principales charges supportées par la SNCB-Holding sont les charges de personnel. Elles représentent 84,3% de son chiffre d'affaires.

La masse salariale totale, établie conformément aux prescriptions du droit comptable, s'élève à 2.123,4 millions € pour l'année 2009.

	2009	2008	Δ%
Rémunérations et charges sociales en millions €	2.123,4	1.994,5	6,5%
Effectif de personnel en ETP ¹	37.130	36.810	0,9%

La croissance des charges salariales proviennent essentiellement de l'augmentation de l'effectif, mais aussi des conséquences des trois indexations survenues au cours de l'exercice 2008.

¹ ETP = Équivalent Temps Plein

c) Modification des règles d'évaluation

Le groupe SNCB a retenu la date du 1^{er} janvier 2010 pour appliquer les normes comptables internationales IFRS pour la présentation de ses comptes consolidés.

Depuis 2006, le groupe de travail chargé de préparer cette conversion en a analysé puis communiqué progressivement les conséquences sur les différentes rubriques des états financiers.

Au fur et à mesure que les conclusions et recommandations ont été publiées, les services comptables de la SNCB-Holding ont choisi de lancer immédiatement un processus de migration, visant à mettre en œuvre, dans les comptes sociaux, les règles préconisées par les normes IFRS, tout au moins lorsque celles-ci sont compatibles avec les dispositions du droit comptable belge.

C'est la raison pour laquelle les règles d'évaluation applicables à l'établissement des comptes annuels ont été modifiées annuellement au cours des derniers exercices sociaux.

Cette année encore, plusieurs adaptations sont nécessaires pour parachever ce processus de convergence.

Évaluation de la participation dans la SNCB

La situation financière préoccupante de la SNCB a conduit la SNCB-Holding à réviser la manière dont elle calculait jusqu'à présent ses réductions de valeur sur cette participation. La méthode était en effet basée sur l'évolution historique des fonds propres, ce qui reflétait trop lentement la dégradation des résultats dégagés par la SNCB.

En conséquence, il a été décidé d'opter pour une valorisation prospective, conforme aux principes énoncés par la norme IAS 36, reposant sur l'actualisation des flux de trésorerie futurs attendus. Ceci a conduit à devoir acter une réduction de valeur de 862,7 millions € en 2009.

Ajustement de la valeur des immobilisations incorporelles et corporelles en cours

En 2008, l'évaluation des actifs immobilisés corporels en exploitation avait fait l'objet d'une adaptation pour être conforme aux principes IFRS, plus spécialement de la norme IAS 16. C'est ainsi que le coût d'acquisition initial avait été revu, en excluant certaines dépenses activées antérieurement. Les actifs avaient été reventilés selon l'approche par composants. Enfin, la durée de vie de ces composants avait été ajustée pour mieux correspondre à la réalité économique.

Ce travail s'est poursuivi en 2009, en s'attachant cette fois aux immobilisations incorporelles et corporelles en cours. Compte tenu du fait que la plupart des investissements sont subsidiés, l'impact final sur le compte de résultats a toutefois été limité globalement à -5,6 millions €.

Actualisation des créances et dettes à long terme non porteuses d'intérêts ou assorties d'un intérêt anormalement faible

Pour se conformer au prescrit de la norme IAS 37, les créances et dettes à long terme non porteuses d'intérêt ou assorties d'un intérêt anormalement faible font désormais l'objet d'une actualisation visant à les comptabiliser à leur valeur actuelle.

Commandes en cours à prix forfaitaires ou à prix réels plafonnés

L'application de la norme IAS 11 a conduit à la reconnaissance du résultat étalé sur l'avancement des commandes en cours d'exécution.

Annulation des provisions pour événements non encore survenus

Selon la norme IAS 37, une provision doit être comptabilisée uniquement si les trois conditions suivantes sont remplies :

- il existe une obligation actuelle (juridique ou implicite) résultant d'un événement passé ;
- il est probable (à plus de 50%) qu'une sortie de ressources représentatives d'avantages économiques sera nécessaire pour éteindre l'obligation ;
- le montant de l'obligation peut être estimé de manière fiable.

Ces considérations ont conduit à annuler la provision constituée pour faire face aux coûts de conseil liés à la reprise de la dette par l'État en 2005 et à la cession d'ABX, car bien que ces activités soient liées à un événement passé, les honoraires représentent des activités encore à exécuter où la SNCB-Holding n'a pas d'obligation actuelle.

d) Transfert de provisions vers Infrabel et la SNCB

Les provisions relatives aux avantages au personnel ont été déterminées pour l'ensemble du personnel du Groupe. La question s'est posée de savoir si ces différentes provisions (qui ne présentent pas toutes les mêmes caractéristiques) doivent ou non être réparties entre les différentes sociétés du Groupe.

De l'analyse menée, il appert que le transfert vers la SNCB et Infrabel des provisions IAS 19 relatives aux congés liés à l'âge et aux primes liées à l'ancienneté était justifié. Ceci a permis le dégagement d'un résultat positif de 22,6 millions € par la SNCB-Holding.

e) Ajustement du solde de la provision pour contrat déficitaire relatif à la sous-location de matériel roulant

Lors de la réorganisation des structures du groupe en 2005, une "provision" – comptabilisée techniquement parmi les comptes de régularisation du passif – a été constituée à hauteur de 1.353,4 millions €, afin de couvrir la différence entre :

- les loyers payés par la SNCB-Holding aux investisseurs pour le matériel roulant faisant l'objet d'opérations de Sale & Rent Back, et,
- les loyers refacturés à la SNCB pour ce matériel.

Le montant de cette "provision" a été calculé fin 2004, notamment :

- sur base des taux d'intérêts de l'époque ;
- en supposant que les opérations se poursuivraient toutes jusqu'à leur terme normal contractuel ;
- en intégrant des opérations en cours de négociation finale qui auraient dû prendre la forme d'opérations de Sale & Rent Back.

Fin 2009, bon nombre des paramètres retenus à l'époque ne sont plus rencontrés (évolution des taux d'intérêts vers des planchers historiques, dénouement anticipé d'opérations, non-finalisation d'opérations de financement qui étaient attendues). Compte tenu de ces paramètres, un ajustement de 536,0 millions € a été comptabilisé parmi les produits exceptionnels de l'exercice.

f) Application de la loi du 23 décembre 2009 relative au solde des "Net Present Value" sur opérations de financement alternatif

L'article 202 de la loi-programme du 23 décembre 2009 contient la disposition suivante :

"La société anonyme de droit public SNCB-Holding est tenue :

1. d'inscrire au titre de dette, par le biais du compte de résultats, le solde de la valeur actuelle nette des opérations de financement alternatif auparavant inscrites dans le capital ;
2. d'inclure dans son compte de résultats ce solde, réparti sur la durée des opérations concernées."

L'impact de cette mesure influe négativement le résultat de 2009 à concurrence de 138,2 millions €.

g) Modification de la comptabilisation de l'opération de reprise des pensions par l'État

Depuis le 1^{er} janvier 2006, l'État a repris les obligations assumées auparavant par le Groupe SNCB et découlant de certaines mesures particulières en matière de pensions pour le personnel statutaire, moyennant le paiement d'un forfait unique de 296,0 millions € par la SNCB-Holding.

Il a été convenu que la SNCB et Infrabel rembourseraient à la SNCB-Holding leurs parts relatives sur une période de 15 ans.

C'est la raison pour laquelle une provision a été constituée au sein de la SNCB-Holding, correspondant à la valeur totale des intérêts dont Infrabel et la SNCB n'ont pas accepté la charge.

En 2009, suite à la négociation, puis à la conclusion d'un contrat intragroupe relatif à cette opération de remboursement du capital incombant respectivement à Infrabel et à la SNCB, une créance a été reconnue dans les comptes de la Holding (ainsi que les dettes correspondantes dans les comptes de la SNCB et d'Infrabel).

La provision constituée pour couvrir les intérêts de financement de la reprise des pensions a été annulée en 2009 à concurrence de 47,6 millions €.

Le montant nominal des créances actées respectivement sur Infrabel et la SNCB s'élèvent à 28,1 millions € et 163,7 millions €, sachant que ces créances non porteuses d'intérêts doivent être actualisées.

L'impact de ce changement sur le résultat de 2009 est positif de 197,5 millions €.

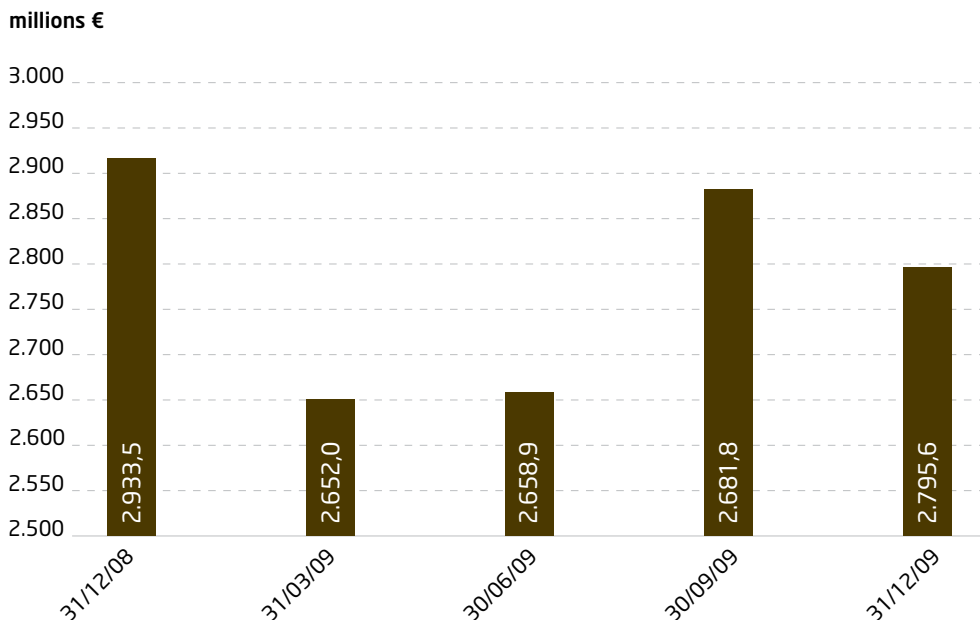
h) Évolution de la dette

La maîtrise de la dette est un aspect important du contrat de gestion entre l'État belge et l'entreprise. La dette de la SNCB-Holding a une origine historique et ne consiste pas uniquement en des emprunts à long terme dans le bilan.

Il faut entendre par dette nette de la SNCB-Holding, la dette contractée auprès des établissements financiers (dette bilantaire et hors bilan) :

- + les dettes intragroupe productives d'intérêts ;
- les placements de trésorerie intragroupe productifs d'intérêts ;
- les opérations "back to back" conclues avec l'État dans le cadre de la reprise de la dette au 1^{er} janvier 2005 ;
- les valeurs disponibles et les placements de trésorerie auprès d'établissements bancaires lorsqu'ils ne sont pas gérés pour le compte de tiers (Fonds RER, Liefkenshoektunnel, Fonds des Œuvres Sociales) ;
- les placements de trésorerie destinés aux remboursements partiels du montant nominal de la dette contractée auprès des établissements financiers ;
- les créances productives d'intérêts relatives aux sociétés intragroupe.

Comme l'indique le graphique ci-après, au cours de l'exercice 2009, la dette nette de la SNCB-Holding a diminué de 137,9 millions € pour atteindre un total de 2.795,6 millions €.



2. Bilan

a) Actif

L'actif de la société se caractérise par une part importante d'actifs immobilisés (5.463,9 millions €) représentant essentiellement les immobilisations corporelles (1.549,0 millions €), mais surtout les immobilisations financières (3.845,4 millions €), qui comprennent notamment les participations dans le capital d'Infrabel et de la SNCB.

Le reste de l'actif est formé par les actifs circulants (6.477,0 millions €), qui comprennent, entre autres, 3.680,2 millions € de créances à plus d'un an découlant majoritairement d'opérations de financement alternatif, ainsi que 1.637,5 millions € de placements de trésorerie résultant également soit d'opérations de financement alternatif, soit de fonds gérés pour compte de pouvoirs publics (Fonds R.E.R. ou Liefkenshoektunnel).

b) Passif

Le passif est constitué de 1.963,4 millions € de capitaux propres, de 859,6 millions € de provisions pour risques et charges, ainsi que de 9.118,0 millions € de dettes à court et long terme à caractère financier, commercial, salarial et social.

3. Résultat opérationnel

a) EBITDA

L'EBITDA est de 121,6 millions € en croissance de 9,3% par rapport à l'année précédente, grâce à un accroissement des produits d'exploitation (+144,9 millions €) plus important que celui des charges opérationnelles décaissées (+134,5 millions €). Bien que plusieurs évolutions contrastées justifient cette évolution, la baisse de 37,7 millions € des charges de renting constitue un facteur explicatif majeur.

Les deux composantes majeures de l'EBITDA sont d'une part le chiffre d'affaires (2.519,1 millions €) et d'autre part les charges de personnel (2.123,4 millions €).

b) EBT (sans réforme comptable)

L'EBT s'élève à 85,9 millions €, avant prise en compte du produit de la réforme comptable de 2005 (+49,8 millions €) et d'un transfert aux réserves immunisées (-89,3 millions €).

B. Bilan

1. Actif

ACTIF		31/12/2009		31/12/2008
Actifs immobilisés		5.463.879.574,55		6.032.301.862,56
Frais d'établissement		0,00		0,00
Immobilisations incorporelles		69.436.737,49		69.033.941,08
Immobilisations corporelles		1.548.997.355,55		1.325.769.223,63
Terrains et constructions	808.057.693,71		431.378.253,58	
Installations, machines et outillage	200.519.650,19		271.457.851,17	
Mobilier et matériel roulant	4.656.920,31		3.937.243,07	
Location-financement et droits similaires	255.579.311,09		0,00	
Autres immobilisations corporelles	99.140.149,19		125.503.913,33	
Immobilisations en cours et acomptes versés	181.043.631,06		493.491.962,48	
Immobilisations financières		3.845.445.481,51		4.637.498.697,85
Entreprises liées				
Participations	3.792.895.747,33		4.586.791.975,74	
Créances	39.567.666,01		37.754.274,55	
Autres entreprises avec lesquelles il existe un lien de participation				
Participations	12.319.977,61		12.269.977,61	
Créances	0,00		0,00	
Autres immobilisations financières				
Actions et parts	189.026,78		192.384,39	
Créances et cautionnements en numéraire	473.063,78		490.085,56	
Actifs circulants		6.477.046.410,70		6.108.064.581,92
Créances à plus d'un an		3.680.150.932,72		3.470.812.014,13
Créances commerciales	0,00		0,00	
Autres créances	3.680.150.932,72		3.470.812.014,13	
Stocks et commandes en cours d'exécution		8.495.047,95		6.101.388,72
Stocks				
Approvisionnements	720.149,93		2.431.752,35	
En-cours de fabrication	0,00		0,00	
Produits finis	0,00		0,00	
Marchandises	0,00		96.788,88	
Immeubles destinés à la vente	0,00		0,00	
Acomptes versés	0,00		0,00	
Commandes en cours d'exécution	7.774.898,02		3.572.847,49	
Créances à un an au plus		771.278.125,34		630.049.481,96
Créances commerciales	398.743.839,98		317.960.392,88	
Autres créances	372.534.285,36		312.089.089,08	
Placements de trésorerie		1.637.502.241,56		1.598.192.348,52
Actions propres	0,00		0,00	
Autres placements	1.637.502.241,56		1.598.192.348,52	
Valeurs disponibles		4.125.288,95		2.524.132,65
Comptes de régularisation		375.494.774,18		400.385.215,94
TOTAL		11.940.925.985,25		12.140.366.444,48

2. Passif

PASSIF		31/12/2009	31/12/2008
Capitaux propres		1.963.355.161,48	1.788.969.619,81
Capital		741.778.929,39	741.778.929,39
Capital souscrit	741.778.929,39		741.778.929,39
Capital non appelé (-)	0,00		0,00
Primes d'émission		0,00	0,00
Plus-values de réévaluation		0,00	0,00
Réserves		89.324.261,30	0,00
Réserve légale	0,00		0,00
Réserves indisponibles			0,00
Pour actions propres	0,00		0,00
Autres	0,00		0,00
Réserves immunisées	89.324.261,30		0,00
Réserves disponibles	0,00		0,00
Bénéfice reporté (perte reportée) (-)		-49.967.347,61	-96.342.179,16
Subsides en capital		1.182.219.318,40	1.143.532.869,58
Provisions et impôts différés		859.553.367,30	832.359.305,33
Provisions et impôts différés		859.553.367,30	832.359.305,33
Provisions pour risques et charges			
Pensions et obligations similaires	325.810.381,25		308.058.482,72
Charges fiscales	0,00		0,00
Grosses réparations et gros entretiens	0,00		0,00
Autres risques et charges	533.742.986,05		524.300.822,61
Impôts différés	0,00		0,00
Dettes		9.118.017.456,47	9.519.037.519,34
Dettes à plus d'un an		2.938.970.312,98	2.542.756.184,29
Dettes financières			
Emprunts subordonnés	0,00		0,00
Emprunts obligataires non subordonnés	677.000.000,00		677.000.000,00
Dettes de location-financement et assimilées	987.113.152,49		724.353.637,86
Établissement de crédit	1.195.766.282,89		986.726.577,42
Autres emprunts	0,00		0,00
Dettes commerciales			
Fournisseurs	14.757.186,66		85.080.673,50
Effets à payer	0,00		0,00
Acomptes reçus sur commandes	10.000.000,00		10.000.000,00
Autres dettes	54.333.690,94		59.595.295,51
Dettes à un an au plus		2.474.192.096,97	2.545.552.713,78
Dettes à plus d'un an échéant dans l'année	72.205.810,62		82.310.105,47
Dettes financières			
Établissement de crédit	23.315.512,65		18.998.146,53
Autres emprunts	706.522.877,46		647.715.309,90
Dettes commerciales			
Fournisseurs	320.660.385,53		329.623.125,37
Effets à payer	0,00		0,00
Acomptes reçus sur commandes	16.725.094,18		11.451.412,86
Dettes fiscales, salariales et sociales			
Impôts	69.853.088,04		68.000.345,61
Rémunérations et charges sociales	392.735.863,94		338.904.019,88
Autres dettes	872.173.464,55		1.048.550.248,16
Comptes de régularisation		3.704.855.046,52	4.430.728.621,27
TOTAL		11.940.925.985,25	12.140.366.444,48

C. Compte de résultats

1. Compte de résultats

	31/12/2009	31/12/2008	Δ%
VENTES ET PRESTATIONS	2.594.086.379,23	2.449.227.852,35	5,9%
Chiffre d'affaires	2.519.120.535,46	2.380.678.858,21	5,8%
Variation des commandes en-cours	4.282.778,14	2.811.463,20	52,3%
Production immobilisée	45.726.979,57	44.731.386,88	2,2%
Autres produits d'exploitation	24.956.086,06	21.006.144,06	18,8%
COÛT DES VENTES ET PRESTATIONS	-2.472.490.978,83	-2.338.027.696,58	5,8%
Approvisionnements et matières premières	-11.858.673,71	-12.899.474,07	-8,1%
Services et biens divers	-334.051.364,16	-328.860.475,54	1,6%
Rémunérations et charges sociales	-2.123.414.394,81	-1.994.529.498,19	6,5%
Autres charges d'exploitation	-3.166.546,15	-1.738.248,78	82,2%
EBITDA	121.595.400,40	111.200.155,77	9,3%
Amortissements	-213.762.311,13	-71.775.490,41	197,8%
Réductions de valeur	-778.453,68	876.979,04	N.S.
Provisions	-1.376.473,35	44.654.823,51	N.S.
EBIT	-94.321.837,76	84.956.467,91	N.S.
Produits financiers	400.494.252,66	421.277.593,00	-4,9%
Subsides en capital	201.864.463,42	237.225.792,50	-14,9%
Autres produits financiers	198.629.789,24	184.051.800,50	7,9%
Charges financières	-130.478.381,33	-294.148.732,79	-55,6%
Charges des dettes externes	-71.890.716,05	-138.219.673,63	-48,0%
Autres charges des dettes	-8.151.647,47	-37.712.397,51	-78,4%
Provisions produits dérivés et pensions	30.934.987,38	-98.483.040,35	N.S.
Autres charges financières	-81.371.005,19	-19.733.621,30	312,3%
Résultats exceptionnels	-89.754.556,35	-363.778.319,47	-75,3%
EBT avant neutralisation contrat déficitaire SRB	85.939.477,22	-151.692.991,35	N.S.
Neutralisation contrat déficitaire SRB	49.759.615,63	81.465.668,14	-38,9%
Dotation aux réserves immunisées	-89.324.261,30	0,00	N.S.
EBT	46.374.831,55	-70.227.323,21	N.S.

2. Affectations et prélèvements

	31/12/2009	31/12/2008
BÉNÉFICE (PERTE) À AFFECTER		
Bénéfice (perte) de l'exercice à affecter	46.374.831,55	-70.227.323,21
Bénéfice reportée (perte reportée) de l'exercice précédent	-96.342.179,16	-26.114.855,95
RÉSULTAT À REPORTER		
Perte à reporter	49.967.347,61	96.342.179,16

D. Cash flow Statement

EVOLUTION DE LA DETTE NETTE	du 01/01/2009 au 31/12/2009
Dettes nettes au début de la période	-2.933.501.142,37
Cash flow opérationnel	-470.272.596,73
Cash-flow des investissements	99.340.791,76
Variation du Besoin en Fonds de Roulement (B.F.R.)	-83.126.608,20
Variation de la dette hors-bilan	591.983.737,79
Dettes nettes au 31 décembre 2009	-2.795.575.817,75

E. Commentaire (annexes)

1. État des frais d'établissement

Au terme de l'exercice 2009, aucun montant n'est comptabilisé au titre de frais d'établissement.

2. État des immobilisations incorporelles

a) Frais de recherche et développement

Au terme de l'exercice 2009, aucun montant n'est comptabilisé au titre de frais de recherche et de développement.

b) Concessions, brevets, licences, savoir-faire, marques et droits similaires

Valeur d'acquisition :	
Au terme de l'exercice précédent	130.681.204,50
Mutation de l'exercice	
Acquisitions y compris la production immobilisée	58.892.637,35
Cessions et désaffectations	
Au terme de l'exercice	189.573.841,85
Amortissements et réductions de valeur	
Au terme de l'exercice précédent	61.647.263,42
Mutations de l'exercice	
Actées	58.496.104,41
Reprises d'amortissements	-6.263,47
Au terme de l'exercice	120.137.104,36
Valeur comptable nette au terme de l'exercice	69.436.737,49

3. État des immobilisations corporelles

	TERRAINS ET CONSTRUCTIONS	INSTALLATIONS, MACHINES ET OUTILLAGE	MOBILIER ET MATÉRIEL ROULANT	LOCATION FINAN- CEMENT ET DROITS SIMILAIRES	AUTRES IMMOBILISATIONS CORPORELLES	IMMOBILISATIONS EN COURS ET ACOMPTES VERSÉS
Valeur d'acquisition						
Au terme de l'exercice précédent	652.647.873,16	701.263.605,37	7.802.236,70	0,00	233.920.429,76	493.491.962,48
Mutations de l'exercice						
- Acquisitions y compris la production immobilisée	1.136.698,58	18.804,55	1.012.271,72		21.465.786,61	993.301.407,49
- Cessions et désaffectations	80.115.469,98	123.264.324,09	86.377.199,00	232.374.125,08	277.178.642,82	
- Transferts d'une rubrique à une autre	549.564.525,99	-47.407.045,80	86.177.709,47	499.636.125,08	217.778.424,17	-1.305.749.738,91
Au terme de l'exercice	1.123.233.627,75	530.611.040,03	8.615.018,89	267.262.000,00	195.985.997,72	181.043.631,06
Plus-values de réévaluation						
Au terme de l'exercice précédent		0,00	1.012.271,72		0,00	0,00
Mutations de l'exercice						
- Actés						
- Acquises de tiers						
- Annulées			-1.012.271,72			
- Transferts d'une rubrique à une autre						
Au terme de l'exercice	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Amortissements et réductions de valeur						
Au terme de l'exercice précédent	221.269.619,58	429.805.754,20	4.877.265,35	0,00	108.416.516,43	0,00
Mutations de l'exercice						
- Actés	81.494.118,26	69.386.906,52	485.221,24	11.682.688,91	34.799.792,01	
- Reprises d'amortissements	305.758,09	1.400.434,07	5852,19		969.940,29	
- Acquis de tiers						
- Annulés suite à des cessions et désaffectations	42.962.609,15	123.263.420,52	3.073,92		35.552.834,37	
- Transferts d'une rubrique à une autre	55.680.563,44	-44.437.416,29	-1.395.461,90		-9.847.685,25	
Au terme de l'exercice	315.175.934,04	330.091.389,84	3.958.098,58	11.682.688,91	96.845.848,53	0,00
Valeur comptable nette au terme de l'exercice	808.057.693,71	200.519.650,19	4.656.920,31	255.579.311,09	99.140.149,19	181.043.631,06

4. État des immobilisations financières

	ENTREPRISES LIEES	ENTREPRISES AVEC LIEN DE PARTICIPATION	AUTRES ENTREPRISES
Participations, actions et parts			
VALEUR D'ACQUISITION			
Au terme de l'exercice précédent	4.927.112.558,80	122.386.097,88	248.725,46
Mutations de l'exercice			
- Acquisitions	74,37	50.000,00	
- Cessions et retraits			
- Transfert d'une rubrique à une autre			
Au terme de l'exercice	4.927.112.633,17	122.436.097,88	248.725,46
RÉDUCTIONS DE VALEUR			
Au terme de l'exercice précédent	183.593.083,06		56.341,07
Mutations de l'exercice			
- Actées	862.708.982,36		3.357,61
- Reprises car excédentaires	24.762.679,58		
- Annulées à la suite de cessions et désaffectations			
- Transfert d'une rubrique à une autre			
Au terme de l'exercice	1.021.539.385,84		59.698,68
MONTANTS NON APPELÉS			
Au terme de l'exercice précédent	156.727.500,00	110.116.120,27	
Mutations de l'exercice	-44.050.000,00		
Au terme de l'exercice	112.677.500,00	110.116.120,27	
VALEUR COMPTABLE NETTE AU TERME DE L'EXERCICE PRÉCÉDENT	3.792.895.747,33	12.319.977,61	189.026,78
Créances			
VALEUR COMPTABLE NETTE AU TERME DE L'EXERCICE	37.754.274,55		490.085,56
Mutations de l'exercice			
- Additions	31.368.041,01		
- Remboursements	27.162.823,04		2.602,88
- Réductions de valeur actées			
- Autres	-2.391.826,51		-14.418,90
VALEUR COMPTABLE NETTE AU TERME DE L'EXERCICE	39.567.666,01		473.063,78
RÉDUCTIONS DE VALEUR CUMULÉES SUR CRÉANCES AU TERME DE L'EXERCICE			

5. Participations et droits sociaux détenus dans d'autres entreprises en 2009

	Droits sociaux détenus		
	Directement		Par les filiales
	Nombre	%	%
Infrabel SA - BE 0869 763 267 Rue Bara 110, 1070 Bruxelles	15.571.332	20,00	0,00
SNCB - BE 0869 763 069 Avenue de la Porte de Hal 40, 1060 Bruxelles	20.002	100,00	0,00
A+ Logistics SA (en liquidation) 10, Rue du Chateau, FR-59100 Roubaix	1.448	99,20	0,80
SPV 162 SA - BE 0886 279 892 Rue de France 58, 1060 Bruxelles	2	100,00	0,00
SPV Zwankendamme SA BE 0888 985 105 Rue de France 58, 1060 Bruxelles	2	100,00	0,00
SPV Brussels Port SA BE 0889 172 472 Rue de France 58, 1060 Bruxelles	2	100,00	0,00
L.A. Group SA - BE 0419 345 054 Rue de France 56-58, 1060 Bruxelles	1.499	99,93	0,07
Rail Facilities SA - BE 0403 265 325 Rue de France 58, 1060 Bruxelles	9.999	99,99	0,00
Eurostation SA - BE 446 601 757 Rue Brogniez 54, 1070 Bruxelles	2.999	99,97	0,03
Syntigo SA- BE 0476 975 427 Place Marcel Broodthaers 8, 1060 Bruxelles	14.870	99,99	0,01
Foncière rue de France SA BE 0433 939 101 Rue de France 58, 1060 Bruxelles	1.301	99,92	0,08
Transurb Technirail SA BE 0413 393 907 Rue Ravenstein 60 - Bte 18, 1000 Bruxelles	2.200	88,00	0,00
Euro Liège TGV SA BE 0451 150 562 Place de Bronckart 26, 4000 Liège	1.575	75,00	0,00
Publifer SA - BE 0402 695 993 bld de la Plaine 5, 1050 Bruxelles	650	50,00	0,00
Euratel GEIE Europaplatz 1, 1150 Vienne	1	10,00	0,00
B-Parking - BE 0899 438 834 Rue de France 56-58, 1060 Bruxelles	20	100,00	0,00
Optimobil Belgium BE 0471 868 277 Rue Thérésienne 7A, 1000 Bruxelles	237	24,01	0,00
Eurofima Ritterhof / Rittergasse 20, CH-4001 Basel	25.480	9,80	0,00
Hit Rail BV Stationshal 17 (5e verd), NL-3511 CE Utrecht	240	8,00	0,00
Bruxelles-Midi SA BE 0446 446 953 Chaussée de Forest 47, 1060 Bruxelles	45	2,87	0,00

6. Placements de trésorerie

	31/12/2009	31/12/2008
Actions	61.174.018,40	40.248.437,54
Valeur comptable majorée du montant non appelé	61.174.018,40	40.248.437,54
Titres à revenu fixe	790.530.414,97	982.593.883,55
Titres à revenu fixe émis par des établissements de crédit	788.112.088,42	980.239.078,13
Comptes à terme détenus auprès des établissements de crédit	785.797.808,19	575.350.027,43
Avec une durée résiduelle ou de préavis		
d'un mois au plus	360.510.399,36	68.401.244,14
de plus d'un mois à un an au plus		22.029.749,51
de plus d'un an	425.287.408,83	484.919.033,78

7. Comptes de régularisation

a) Comptes d'actif

	31/12/2009
Principaux postes	
Prestations intra-groupe	175.776.164,35
Opérations de financement alternatif	151.727.815,73
Pensions et rémunérations payées d'avance	23.112.522,71
Retenue sur pécule de vacances	12.744.466,09
Divers	12.133.805,30

b) Comptes du passif

	31/12/2009
Principaux postes	
Financement alternatif	3.164.319.315,84
Produit à reporter suite vente matériel	193.982.839,99
Réforme	155.258.086,29
Intérêts courus et non échus	82.924.092,16
Intra-groupe	55.675.358,66
Crise du crédit	44.395.423,02
Divers	8.299.930,56

8. État du capital

	31/12/2009	31/12/2008
ÉTAT DU CAPITAL		
Capital social		
Capital souscrit au terme de l'exercice	741.778.929,39	741.778.929,39
	Montants	Nombre d'actions
Représentation du capital		
Catégories d'actions		
actions ordinaires de 2,47893525 €	167.580.973,33	67.601.997
actions ordinaires de 3,09866906 €	574.197.956,06	185.304.705
actions de jouissance		20.000.000
Actions nominatives		269.420.640
Actions au porteur et/ou dématérialisées		3.486.062
Actions propres		
Détenues par ses filiales		
Montant du capital	16.513.938,00	
Nombre d'actions	1.651.394	

9. Provisions pour autres risques et charges

	31/12/2009
Principales provisions	
B-Cargo	135.000.000,00
Produits dérivés	92.521.039,82
Accidents du travail	86.534.703,00
Environnement	77.259.700,41
Allocation temps partiel	63.253.747,00
Litige Juridique	58.823.396,06
ABX	19.617.384,76
Divers	733.015,00

10. État des dettes

a) Ventilation des dettes à plus d'un an en fonction de leur durée résiduelle

	Dettes à plus d'un an échéant dans l'année	Dettes ayant plus d'un an mais 5 ans au plus à courir	Dettes ayant plus de 5 ans à courir
Dettes financières	57.594.724,86	1.235.027.693,65	1.624.851.741,73
Emprunts obligataires non subordonnés		300.000.000,00	377.000.000,00
Dettes de location financement et assimilées		555.336.800,00	431.776.352,49
Etablissements de crédit	57.594.724,86	379.690.893,65	816.075.389,24
Autres emprunts			
Dettes commerciales	9.577.424,59	14.757.186,66	0,00
Fournisseurs	9.577.424,59	14.757.186,66	0,00
Acomptes reçus sur commande	0,00	0,00	10.000.000,00
Autres dettes	5.033.661,17	5.116.047,24	49.217.643,70
Total	72.205.810,62	1.254.900.927,55	1.684.069.385,43

b) Dettes garanties

	Dettes garanties par :	
	Les pouvoirs publics belges	Des sûretés réelles constituées sur les actifs de l'entreprise
Dettes financières :	1.642.045.000,00	
Dettes de location financement et assimilées	927.506.500,00	
Établissements de crédit	714.538.500,00	
Dettes commerciales		
Fournisseurs		
Total	1.642.045.000,00	

c) Dettes fiscales, salariales et sociales

Impôts : dettes fiscales échues	201.775,39
Dettes fiscales non échues	69.651.312,65
Rémunérations et charges sociales	
Autres dettes salariales et sociales	392.735.863,94

11. Résultats d'exploitation

	2009	2008
Autres produits d'exploitation	812.957,88	437.579,40
dont subsides d'exploitation et montants compensatoires obtenus des pouvoirs publics		
Travailleurs inscrits au registre du personnel		
Nombre total à la date de clôture	37.431,00	37.267,50
Effectif moyen du personnel calculé en équivalents temps plein et assimilé	37.418,50	37.080,50
Frais de personnel		
Rémunérations et avantages sociaux directs	1.728.554.012,57	1.611.994.652,71
Cotisations patronales d'assurances sociales	327.526.026,32	317.466.158,25
Primes patronales pour assurances extra légales	10.992.306,52	12.146.872,09
Autres frais de personnel	56.251.520,11	52.774.064,74
Pensions de retraite et de survie	90.529,29	147.750,40
Provisions pour pensions		
Dotations (+); utilisations et reprises (-)	17.751.898,53	-26.666.827,21
Réductions de valeur		
Sur stocks et commandes en cours		
actées	172.659,27	17.921,70
reprises (-)	-278.882,75	-224.821,14
Sur créances commerciales		
actées	1.284.869,53	684.262,18
reprises (-)	-400.192,37	-1.354.341,78
Provisions pour risques et charges		
Constitutions	105.149.752,04	42.919.824,58
Utilisations et reprises (-)	-103.773.278,69	-87.574.648,09
Autres charges d'exploitation		
Impôts et taxes relatifs à l'exploitation	1.232.070,63	1.352.067,67
Autres	1.934.475,52	386.181,11
Personnel intérimaire et personnes mises à la disposition de l'entreprise		
Nombre moyen calculé en équivalents temps plein	19,9	23,4
Nombre effectif d'heures prestées	29.018	33.916
Frais pour l'entreprise	822.493,37	806.744,47

12. Résultats financiers

	2009	2008
Autres produits financiers		
Subsides accordés par les pouvoirs publics et imputés au compte de résultats		
Subsides en capital (amortissement)	205.783.461,39	248.493.390,96
Subsides en intérêts	29.618.632,43	11.551.104,56
Ventilation des autres produits s'ils sont importants		
Écarts de conversion et différences de change	20.747.186,10	3.671.428,09
Divers	2.324.899,49	3.932.390,30
Loi du 23/12/2009	8.829.444,28	
Actualisation reprise pensions	6.087.313,38	
Réduction de valeur sur actifs circulants		
Actée	6.356.098,04	5.041.735,66
Reprise (-)	444.951,34	2.799.965,28
Autres charges financières		
Provisions à caractère financier		
Constituées	5.543.789,87	106.777.564,87
Utilisées et reprises	-43.269.219,15	-8.294.524,52
Ventilation des autres charges financières si elles sont importantes		
Écarts de conversion et différences de change	3.022.497,55	3.242.742,63
Opérations de financement alternatif	17.143.363,07	12.850.948,21
Divers	2.839.658,15	

13. Résultats exceptionnels

	2009
Ventilation des autres produits exceptionnels	
Annulation contrat déficitaire	536.046.893,07
Levée d'option anticipée financement alternatif	164.395.402,74
Reprise des pensions	168.522.133,47
Correction inventaire	22.621.289,74
Divers	10.782.411,98
Financement alternatif	15.057.693,15
Ventilation des autres charges exceptionnelles	
Loi du 23/12/2009	147.751.205,84
ABX	773.499,84
Divers	80.540,77

14. Impôts sur le résultat

	2009
Sources de latences fiscales	
Latences actives	3.475.590.951,54
Pertes fiscales cumulées, déductibles des bénéfices taxables ultérieurs	3.206.860.575,38
Autres latences actives	
Déduction pour investissement	357.728.549,53
Latences passives	
Ventilation des latences passives	
Subsides en capital	1.182.219.318,40

15. Autres taxes et impôts à la charge de tiers

	2009	2008
Taxes sur valeur ajoutée, portées en compte :		
À l'entreprise	322.067.710,50	310.449.388,61
Par l'entreprise	829.498.293,25	728.903.514,74
Les montants retenus à charge de tiers, au titre de :		
Précompte professionnel	601.796.516,30	580.078.567,72
Précompte mobilier	559.447,80	2.948.474,48

16. Droits et engagements hors bilan

	2009
GARANTIES PERSONNELLES CONSTITUÉES OU IRRÉVOCABLEMENT PROMISES PAR L'ENTREPRISE POUR SÛRETÉ DE DETTES OU D'ENGAGEMENT DE TIERS	
GARANTIES RÉELLES	
Garanties réelles constituées ou irrévocablement promises par l'entreprise sur ses actifs propres pour sûreté de dettes et engagements de l'entreprise	
Gages sur d'autres actifs - Valeur comptable des actifs gagés	1.002.705.298,28
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	
Placements dans financement alternatif	748.982.529,82
ENGAGEMENTS IMPORTANTS D'ACQUISITION D'IMMOBILISATIONS	
Investissements	97.347.968,12
MARCHÉS À TERME	
Devises achetées (à recevoir)	1.810.745.548,13
Devises vendues (à livrer)	1.810.745.548,13
ENGAGEMENTS RÉSULTANT DE GARANTIES TECHNIQUES ATTACHÉES À DES VENTES OU PRESTATIONS DÉJÀ EFFECTUÉES	
LITIGES IMPORTANTS ET AUTRES ENGAGEMENTS IMPORTANTS	
Lignes de crédit	5.467.268.572,81
Garanties constituées par des tiers pour compte de l'entreprise	4.582.083.437,06
IRS	4.669.785.860,59
Augmentation de capital SNCB	456.854.525,42

17. Relations avec les entreprises liées et les entreprises avec lesquelles il existe un lien de participation

	Entreprises liées		Entreprises avec lien de participation	
	2009	2008	2009	2008
Immobilisations financières	3.832.463.413,34	4.624.546.250,29	12.319.977,61	12.269.977,61
- Participations	3.792.895.747,33	4.586.791.975,74	12.319.977,61	12.269.977,61
- Créances				
- Autres créances	39.567.666,01	37.754.274,55		
Créances	620.101.840,49	273.824.363,09	395.121.327,48	212.761.047,67
- À plus d'un an	311.347.154,52	708.632,29	307.941.700,00	212.539.700,00
- À un an au plus	308.754.685,97	273.115.730,80	87.179.627,48	221.347,67
Placements de trésorerie	423.390.189,46	109.073.799,29		
- Créances	423.390.189,46	109.073.799,29		
Dettes	572.070.024,32	763.400.139,62	968.068.567,01	666.894.500,00
- À plus d'un an	54.243.690,94	59.505.295,51	968.048.852,22	666.887.500,00
- À un an au plus	517.826.333,38	703.894.844,11	19.714,79	7.000,00
Garanties personnelles et réelles constituées ou irrévocablement promises par l'entreprise pour sûreté de dettes ou d'engagements d'entreprises liées	434.363.169,96	447.773.825,96		
Garanties personnelles et réelles constituées ou irrévocablement promises par des entreprises liées pour sûreté de dettes ou d'engagements de l'entreprise	305.012.566,52	314.239.432,27		
Autres engagements financiers				
Résultats financiers				
Produits :				
des immobilisations financières	44.438.844,09	33.381.772,39		
des actifs circulants	2.887.486,64	3.317.964,53		
autres produits financiers	3.219,98	8.533,30		
Charges:				
des dettes	5.327.194,02	26.234.452,47		
autres charges financières	1.764,00	642.099,34		

18. Relations financières avec le ou les commissaire(s) et les personnes avec lesquelles il est lié (ils sont liés)

LE OU LES COMMISSAIRE(S) ET LES PERSONNES AVEC LESQUELLES IL EST LIÉ (ILS SONT LIÉS)	2009
Emoluments du (des) commissaire(s)	275.000,00

19. Bilan social

ÉTAT DES PERSONNES OCCUPÉES TRAVAILLEURS INSCRITS AU REGISTRE DU PERSONNEL		Personnel statutaire + non statutaire et autres			
		2009			2008
Au cours de l'exercice et de l'exercice précédent		1. Temps plein	2. Temps partiel	3. Total (T) ou total en équivalents temps plein (ETP)	4. Total (T) ou total en équivalents temps plein (ETP)
Nombre moyen de travailleurs		30.574,10	8.472,80	37.418,50 (ETP)	37.080,50 (ETP)
Nombre effectif d'heures prestées		44.340.886	9.974.905	54.315.791 (T)	53.576.091,00 (T)
Frais de personnel (en €)		1.713.353.422,79	385.845.835,07	2.099.199.257,86 (T)	1.963.277.258,86 (T)
Avantages accordés en sus du salaire (en €)				18.278.255,41 (T)	16.835.926,97 (T)
A la date de clôture de l'exercice		1. Temps plein	2. Temps partiel	3. Total en équivalents temps plein	
Nombre de travailleurs inscrits au registre du personnel		30.526	8.543	37.431,00	
Par type de contrat de travail					
Contrat à durée indéterminée		30.472	8.543	37.377,00	
Contrat à durée déterminée		54	0	54	
Par sexe	Hommes	27.998	7.176	33.841,50	
	Femmes	2.528	1.367	3.589,50	
Par catégorie professionnelle	Personnel de direction	753	50	794,10	
	Employés	12.707	3.597	15.595,40	
	Ouvriers	17.066	4.896	21.041,50	
	Autres	0	0	0	
PERSONNEL INTÉRIMAIRE ET PERSONNES MISES À LA DISPOSITION DE L'ENTREPRISE					
Au cours de l'exercice		1. Personnel intérimaire	2. Personnes mises à la disposition de l'entreprise		
Nombre moyen de personnes occupées		19,9	0		
Nombre effectif d'heures prestées		29.018	0		
Frais pour l'entreprise (en €)		822.493,37	0		
TABLEAU DES MOUVEMENTS DE PERSONNEL AU COURS DE L'EXERCICE					
ENTRÉES		1. Temps plein	2. Temps partiel	3. Total en équivalents temps plein	
Nombre de travailleurs inscrits au registre du personnel au cours de l'exercice		3.512	36	3.529,60	
Par type de contrat de travail					
Contrat à durée indéterminée		1.981	79	1.986,60	
Contrat à durée déterminée		1.531	0	1.531	
SORTIES		1. Temps plein	2. Temps partiel	3. Total en équivalents temps plein	
Nombre de travailleurs dont la date de fin de contrat a été inscrite au registre du personnel au cours de l'exercice		3.004	336	3.366,10	
Par type de contrat de travail					
Contrat à durée indéterminée		1.471	336	1.833,10	
Contrat à durée déterminée		1.533	0	1.533	
Par motif de fin de contrat	Pension	828	288	1.152,4	
	Prépension	0	0	0	
	Licenciement	298	8	304	
	Autre motif	1.878	40	1.909,70	
RENSEIGNEMENTS SUR LES FORMATIONS POUR LES TRAVAILLEURS AU COURS DE L'EXERCICE					
		1. Nombre de travailleurs concernés	2. Nombre d'heures de formation suivies	3. Frais pour l'entreprise (en €)	
Total des initiatives en matière de formation des travailleurs à charge de l'employeur	Hommes	29.819	2.821.430	128.070.310,92	
	Femmes	2.125	181.305	8.275.676,97	

¹ "Les comptes annuels doivent donner une image fidèle du patrimoine, de la situation financière ainsi que du résultat de la société".

F. Règles d'évaluation

1. Législation applicable

Les présentes règles d'évaluation sont arrêtées dans le respect des dispositions légales en vigueur en Belgique, et plus particulièrement celles découlant de la loi du 17 juillet 1975 relative à la comptabilité des entreprises, de l'Arrêté Royal du 30 janvier 2001 portant exécution du Code des Sociétés, de l'Arrêté Royal du 30 décembre 2004 portant des mesures afin d'aligner la comptabilité de la S.N.C.B. sur le droit commun et de l'adapter à sa nouvelle structure, ainsi que de la loi-programme du 23 décembre 2009 ou d'autres dispositions légales spécifiques.

Le cas échéant, lorsque la législation ou les usages comptables ne fournissent pas d'indications sur la mise en compte d'opérations à caractère extraordinaire, les écritures comptables retenues le sont en conformité avec le prescrit de l'article 24 de l'Arrêté Royal du 30 janvier 2001¹, et en se basant, si possible, sur les avis émis par la Commission des Normes Comptables ou les prescriptions du référentiel comptable international I.A.S./I.F.R.S..

2. Définition des concepts généraux

a) Valeur d'acquisition

Par valeur d'acquisition, on entend soit :

- **le prix d'acquisition**, lequel comprend, outre le prix d'achat, les frais accessoires tels que les impôts non récupérables et les frais de transport.

Le prix d'acquisition d'un élément d'actif obtenu par voie d'échange est la valeur de marché du ou des éléments d'actif cédés en échange ; si cette valeur n'est pas aisément déterminable, le prix d'acquisition est la valeur de marché de l'élément d'actif obtenu par voie d'échange. Ces valeurs sont estimées à la date de l'échange.

- **le coût de revient**, lequel s'obtient en ajoutant au prix d'acquisition des matières premières, des matières consommables et des fournitures, les coûts de fabrication directement imputables au produit ou au groupe de produits considéré ainsi que la quote-part des coûts de production qui ne sont qu'indirectement imputables au produit ou au groupe de produits considéré, pour autant que ces frais concernent la période normale de fabrication.

Le coût de revient incorpore des coûts indirects de production, lorsque ceux-ci trouvent à s'appliquer.

Parmi les coûts indirects de production, il faut distinguer :

- les frais industriels qui regroupent :
 - les frais des services d'utilité générale, à savoir les charges d'activités auxiliaires nécessaires à la marche des services de production qui ont une activité industrielle ;
 - les frais communs, à savoir les charges de direction et charges communes aux activités des établissements d'exécution ;
 - les frais divisionnaires à savoir les charges particulières aux divisions des établissements d'exécution qui ne peuvent être imputées directement à chaque travail.
- les frais de magasin, qui sont formés des charges des magasins centraux et régionaux relatives à l'entreposage, la conservation et la distribution des matières destinées aux consommateurs de leur propre établissement et aux consommateurs importants ou occasionnels des autres établissements.
- les frais de direction et des organes de gestion.
- **la valeur d'apport**, laquelle correspond à la valeur conventionnelle des apports.

En cas d'affectation ou d'apport à une entreprise qui ne constitue pas une société ayant une personnalité juridique distincte, il y a lieu d'entendre par valeur d'apport la valeur attribuée à ces biens lors de leur apport ou de leur affectation.

Cette valeur ne peut excéder la valeur de marché à l'achat des biens en cause, au moment où l'apport ou l'affectation a eu lieu.

La valeur d'apport ne comprend pas les impôts et les frais relatifs aux apports; si ceux-ci ne sont pas pris entièrement en charge par le compte de résultats de l'exercice au cours duquel l'apport est effectué, ils sont portés sous la rubrique "Frais d'établissement".

La valeur d'acquisition des immobilisations incorporelles et corporelles acquises ou constituées à partir du 1^{er} janvier 2005 n'inclut plus les charges d'intérêts afférentes aux capitaux empruntés pour les financer, au cours de la période qui précède la mise en état d'exploitation effective de ces immobilisations.

Le coût de revient des stocks et des commandes en cours d'exécution ne peut inclure les charges d'intérêts afférentes aux capitaux empruntés pour les financer, que pour autant que ces charges concernent des stocks ou des commandes dont la durée de fabrication ou d'exécution est supérieure à un an et qu'elles soient relatives à la période normale de fabrication de ces stocks ou d'exécution de ces commandes.

b) Amortissements

Par "amortissements", on entend les montants pris en charge par le compte de résultats, relatifs aux frais d'établissement et aux immobilisations incorporelles et corporelles dont l'utilisation est limitée dans le temps, en vue soit de répartir le montant de ces frais d'établissement et le coût d'acquisition, éventuellement réévalué, de ces immobilisations sur leur durée d'utilité ou d'utilisation probable, soit de prendre en charge ces frais et ces coûts au moment où ils sont exposés.

Les amortissements doivent répondre aux critères de prudence, de sincérité et de bonne foi. Ils doivent être constitués systématiquement sur base des méthodes arrêtées par la société et ne peuvent dépendre du résultat de l'exercice.

Les amortissements sont spécifiques aux éléments de l'actif pour lesquels ils ont été constitués ou actés. Les éléments de l'actif dont les caractéristiques techniques ou juridiques sont entièrement identiques peuvent toutefois faire globalement l'objet d'amortissements.

L'année d'acquisition d'un actif soumis à un amortissement, la dotation se calcule prorata temporis, c'est-à-dire en multipliant l'amortissement déterminé sur base annuelle par une fraction comportant, au numérateur, le nombre de mois entiers restant à courir entre la date de mise en exploitation de l'actif et la fin de l'année, et au dénominateur, le nombre 12.

L'année de réalisation de l'actif, aucun amortissement n'est calculé.

c) Réductions de valeur

Par "réductions de valeur", on entend les abattements apportés au prix d'acquisition des éléments de l'actif autres que ceux visés par les amortissements, et destinés à tenir compte de la dépréciation, définitive ou non, de ces derniers à la date de clôture de l'exercice.

Les réductions de valeur doivent répondre aux critères de prudence, de sincérité et de bonne foi. Elles doivent être constituées systématiquement sur base des méthodes arrêtées par la société et ne peuvent dépendre du résultat de l'exercice.

Les réductions de valeur ne peuvent être maintenues dans la mesure où elles excèdent en fin d'exercice une appréciation actuelle des dépréciations en considération desquelles elles ont été constituées.

3. Rubriques bilantaires

a) Frais d'établissement

Principe

Les frais d'établissement sont pris en charge durant l'exercice au cours duquel ils sont exposés. Toutefois, les frais d'émission d'emprunt sont répartis, de manière actuarielle, sur la durée de l'emprunt lorsqu'il s'agit de frais d'émission, ou selon une répartition linéaire sur 5 ans lorsqu'il s'agit d'autres frais.

b) Immobilisations incorporelles

Principe :

Figurent sous cette rubrique les actifs non monétaires identifiables sans substance physique, détenus en vue de leur utilisation pour la production ou la fourniture de biens ou de services, pour une location à des tiers ou à des fins administratives.

Sont visés plus particulièrement :

- les frais de développement, au sens de la norme I.A.S. 38 ;
- les concessions, brevets, licences, savoir-faire, marques et autres droits similaires, lorsqu'ils sont acquis de tiers ;
- le goodwill ;
- les acomptes versés sur immobilisations incorporelles.

Les immobilisations incorporelles ne peuvent cependant être comptabilisées à l'actif que si :

- elles sont susceptibles d'avoir une utilité économique future qui contribue au fonctionnement de l'entreprise ;
- le coût de cet actif peut être évalué de façon fiable.

Évaluation

Les immobilisations incorporelles sont comptabilisées à leur valeur d'acquisition, déterminée selon les règles précisées au point II.1 ci-avant, étant entendu que les frais de recherche sont pris en charge durant l'exercice au cours duquel ils sont exposés, et ne sont donc pas activés.

Dépréciation

Les immobilisations incorporelles s'amortissent linéairement à partir du 1^{er} jour du mois suivant la date à laquelle l'actif est prêt à être mis en exploitation effective, selon les rythmes suivants :

- Sites web : 33,33% ;
- Logiciel ERP : 10% ;
- Autres immobilisations incorporelles : 20%.

Les licences acquises de tiers, pour autant qu'elles le soient pour plusieurs périodes comptables, sont amorties sur ce nombre de périodes.

Des amortissements complémentaires ou exceptionnels sont actés lorsque, en raison d'une altération ou de modifications des circonstances économiques ou technologiques, la valeur comptable des immobilisations dépasse leur valeur d'utilisation par la société.

Les amortissements actés sur les immobilisations incorporelles ne peuvent faire l'objet d'une reprise que si, en raison de modifications des circonstances économiques ou technologiques, le plan d'amortissement antérieurement pratiqué s'avère avoir été trop rapide.

Cas particuliers

Immobilisations incorporelles générées en interne

Une immobilisation incorporelle résultant d'un développement interne n'est comptabilisée parmi les immobilisations incorporelles que si les différentes conditions suivantes sont démontrées cumulativement :

- la faisabilité technique nécessaire à l'achèvement de l'immobilisation incorporelle en vue de sa mise en service ou de sa vente ;
- l'intention d'achever l'immobilisation incorporelle, et de l'utiliser ou de la vendre ;
- la capacité à utiliser ou vendre l'immobilisation incorporelle ;
- la façon dont l'immobilisation incorporelle générera des avantages économiques futurs probables, en particulier l'existence d'un marché pour la production issue de l'immobilisation incorporelle ou pour l'immobilisation incorporelle elle-même, ou, si celle-ci doit être utilisée en interne, son utilité ;
- la disponibilité de ressources (techniques, financières et autres) appropriées pour achever le développement et utiliser ou vendre l'immobilisation incorporelle ;
- sa capacité à évaluer de façon fiable les dépenses attribuables à l'immobilisation incorporelle au cours de son développement.

Dans le cas spécifique des logiciels d'application à usage interne développés par l'entreprise elle-même ou suite à des rachats de sociétés ou de branches d'activités, ne peuvent être considérés comme des immobilisations incorporelles que les coûts découlant de :

- la programmation et la description du concept ainsi que l'introduction de contrôles ;
- l'examen de la fiabilité de fonctionnement du concept programmé et l'examen de l'efficacité des contrôles introduits ;
- l'adaptation ultérieure mais fondamentale du programme afin de changer ou d'étendre l'application.

Immobilisations incorporelles dont la durée de vie n'est pas limitée dans le temps

Les immobilisations incorporelles dont l'utilisation n'est pas limitée dans le temps ne font l'objet de réductions de valeur qu'en cas de moins-value ou de dépréciation durable.

c) Immobilisations corporelles

Principe

Figurent sous cette rubrique les actifs corporels qui sont détenus par l'entreprise, soit pour être utilisés dans la production ou la fourniture de biens et services, soit pour être loués à des tiers, soit à des fins administratives, et dont on s'attend à ce qu'ils soient utilisés sur plus d'un exercice.

Ne sont toutefois pas considérés comme des actifs immobilisés les biens dont le prix d'acquisition unitaire est inférieur à 1.000 €, à l'exception des ordinateurs, des imprimantes et des vélos.

Évaluation

Les immobilisations corporelles sont comptabilisées à leur valeur d'acquisition, déterminée selon les règles précisées au point II.1 ci-avant.

Sont toutefois exclus de la valeur d'acquisition :

- les frais inhérents aux études de faisabilité,
- les frais inhérents à la phase d'étude,
- les frais généraux des services de direction,
- les frais généraux des services autres qu'opérationnels (sont considérés comme services opérationnels pour la SNCB-Holding les zones PA et les services ICTRA "Réseau de Base et Réseau à Valeur Ajoutée" et "Solutions logicielles et matériel informatique"),
- les frais liés à la formation du personnel,
- les frais de la Direction HR.

Par ailleurs, le matériel de musée et les œuvres d'art sont évalués soit au prix d'acquisition ou à la valeur résiduelle, soit, si la valeur d'acquisition est inconnue ou s'il s'agit d'un don, au prix de 0,01 € et font l'objet, en cas d'expertise, de réductions de valeur ou de plus-values de réévaluation.

Dépréciation

Pour les gares, les bâtiments administratifs, les bâtiments d'habitation et les parkings, la valeur d'acquisition des immobilisations corporelles est ventilée dans ses différents composants ayant des durées de vie différentes, et chaque composant est amorti sur sa durée de vie spécifique.

Les immobilisations corporelles sont amorties sur base des taux figurant en annexe 1, à l'exception des terrains, du matériel de musée et des œuvres d'art dont la durée d'utilité est considérée comme illimitée.

L'amortissement prend cours à compter du premier jour du mois suivant celui où l'immobilisation corporelle peut être mise en exploitation. Dans le cas d'un travail financé par crédit d'investissement, la date retenue est celle de la terminaison totale ou partielle, sans mise en utilisation immédiate (provisoirement retirée de l'exploitation).

Des amortissements complémentaires ou exceptionnels sont actés lorsque, en raison d'une altération ou de modifications des circonstances économiques ou technologiques, la valeur comptable des immobilisations dépasse leur valeur d'utilisation par la société.

Les amortissements actés sur les immobilisations corporelles ne peuvent faire l'objet d'une reprise que si, en raison de modifications des circonstances économiques ou technologiques, le plan d'amortissement antérieurement pratiqué s'avère avoir été trop rapide.

Le montant amortissable est le coût de l'actif, diminué de sa valeur résiduelle, pour autant que cette dernière puisse être déterminée de manière relativement fiable.

Pour les composants des gares moyennes et grandes, une durée d'amortissement résiduelle a été déterminée individuellement.

Pour les immobilisations corporelles dont la durée d'utilisation n'est pas limitée, des réductions de valeur sont actées en cas de moins-value ou de dépréciation durables.

Cas particuliers

Investissements dans des bâtiments loués

Les investissements réalisés dans des bâtiments loués sont amortis sur la plus courte des deux périodes formées par la durée de vie économique ou la durée du contrat de location.

Immobilisations acquises en location-financement

Pour les immobilisations corporelles acquises en location-financement et droits similaires, le mode de financement ne peut influencer la valeur comptable nette des dites immobilisations.

Immobilisations désaffectées

Les immobilisations corporelles désaffectées ou qui ont cessé d'être affectées durablement à l'activité de l'entreprise font, le cas échéant, l'objet d'un amortissement exceptionnel pour en aligner l'évaluation sur leur valeur probable de réalisation.

d) Immobilisations financières

Principe

Figurent sous cette rubrique :

- les participations, quelles qu'en soient l'importance relative, dans d'autres sociétés, lorsque le but recherché est de perpétuer ou de soutenir leur exploitation ;
- les actions et parts qui ne sont pas constitutifs d'une participation, lorsque cette détention vise, par l'établissement d'un lien durable et spécifique avec ces entreprises, à contribuer à l'activité propre de la SNCB-Holding ;
- les créances mises à disposition à long terme pour soutenir durablement l'activité des dites sociétés ;
- les cautionnements en numéraire versés au titre de garanties permanentes.

Évaluation

Les immobilisations financières sont comptabilisées à leur valeur d'acquisition, déterminée selon les règles précisées au point II.1 ci-avant. Elles sont corrigées, le cas échéant, par d'éventuelles réductions de valeur.

Les frais accessoires relatifs à leur acquisition sont portés directement en frais.

Pour chaque participation, les titres qui la composent sont considérés comme des actifs fongibles : après chaque acquisition, une valeur moyenne pour ces titres est recalculée, en divisant la valeur totale d'acquisition par le nombre total de titres détenus en portefeuille.

Lorsque le prix d'acquisition d'une participation est libellé en devise, la valeur d'acquisition pour laquelle elle est inscrite dans les comptes est sa valeur d'acquisition en euros, à savoir le montant résultant de l'application du cours de conversion lors de l'acquisition au montant du prix stipulé en devises. Lorsque les montants sont appelés, l'engagement de libération est réestimé au cours de conversion applicable à cette date, la contrepartie de l'écart de conversion constaté s'imputant à la valeur d'acquisition des immobilisations financières.

Les immobilisations financières représentées par des créances sont évaluées à leur valeur nominale, par application éventuelle du cours de conversion lors de l'acquisition au montant stipulé en devises.

Dépréciation

Infrabel

Tant en raison du statut particulier de gestionnaire d'infrastructure détenu par Infrabel que des dispositions légales en vigueur, et notamment l'article 5 de l'Arrêté Royal du 30 décembre 2004, il a été décidé de maintenir la règle d'évaluation historique.

En l'occurrence, la participation dans Infrabel ne fait l'objet d'une réduction de valeur que dans la mesure où la quote-part détenue dans l'actif net d'Infrabel (tel que défini par l'article 617 du Code des Sociétés) est inférieure à la valeur comptable de cette participation.

Autres participations

Conformément aux dispositions de la norme IAS 36, les immobilisations financières font l'objet régulièrement, et au moins une fois par an, d'un test de valeur ("impairment test").

Si le test de valeur fait apparaître que le montant récupérable de l'actif concerné est inférieur à sa valeur comptable, la participation ou les actions détenues font l'objet d'une réduction de valeur.

Par montant récupérable, il faut entendre le plus haut des deux montants suivants :

- la juste valeur de la participation diminuée des frais de vente, c'est-à-dire le montant que la société peut récupérer de sa participation si elle la vend ;
- la valeur d'utilité de la participation, correspondant à la valeur actuelle des cash-flows futurs qui seront générés par cette participation. Conformément aux articles 33 à 35 de la norme IAS 36, les projections s'opèrent sur base des budgets ou des prévisions raisonnables dûment documentées sur une durée maximale de 5 ans (si des flux sont pris en compte au-delà de cet horizon, une justification étayée doit être fournie et les chiffres doivent impérativement négliger les conséquences attendues d'un éventuel plan de restructuration).

Le cas échéant, lorsque les informations permettant de réaliser un test de valeur ne sont pas disponibles ou pas suffisamment fiables, la dépréciation est calculée sur base des derniers comptes sociaux, étant entendu que ce procédé ne peut s'appliquer que dérogatoirement, pour les participations qui ont une valeur peu significative par rapport au total bilantaire de la SNCB-Holding.

Immobilisations financières représentées par des créances

Les immobilisations financières représentées par des créances font l'objet de réduction de valeur si leur remboursement à l'échéance est en tout ou en partie incertain ou compromis.

e) Créances à plus d'un an

Principe

Figurent sous cette rubrique les créances qui ont une durée contractuelle de plus d'un an.

Évaluation

Les créances sont évaluées à leur valeur nominale à l'exception des créances ayant la forme de titres à revenu fixe qui sont évaluées à leur valeur d'acquisition, déterminée selon les règles précisées au point II.1 ci-avant. Elles sont corrigées, le cas échéant, par d'éventuelles réductions de valeur.

Dépréciation

Les créances font l'objet de réduction de valeur si leur remboursement à l'échéance est en tout ou en partie incertain ou compromis.

Cas particulier

L'inscription au bilan des créances à leur valeur nominale s'accompagne de l'inscription en comptes de régularisation du passif et de la prise en résultats prorata temporis sur la base des intérêts composés des intérêts inclus conventionnellement dans la valeur nominale des créances ou de la différence entre la valeur d'acquisition et la valeur nominale des créances.

Conformément à la norme IAS 37², lorsqu'une créance à long terme n'est pas porteuse d'intérêt ou assortie d'un intérêt anormalement faible, elle fait l'objet d'une actualisation visant à les comptabiliser à sa valeur actuelle, en tout cas si l'effet d'actualisation est significatif.

Pour les créances payables ou remboursables par versements échelonnés, dont le taux d'intérêt ou de chargement s'applique durant toute la durée du contrat sur le montant initial du financement ou du prêt, les montants respectifs des intérêts et chargements courus à prendre en résultats et des intérêts et chargements non courus à reporter sont déterminés par application du taux réel au solde restant dû en début de chaque période ; ce taux réel est calculé compte tenu de l'échelonnement et de la périodicité des versements. Une autre méthode n'est éventuellement appliquée que pour autant qu'elle donne, par exercice social, des résultats équivalents.

² IAS37.45 : "Lorsque l'effet de la valeur temps de l'argent est significatif, le montant de la provision doit être la valeur actuelle des dépenses attendues que l'on pense nécessaires pour éteindre l'obligation."

IAS37.46 : "Étant donné la valeur temps de l'argent, les provisions relatives à des sorties de trésorerie se produisant peu après la date de clôture sont plus onéreuses que celles relatives à des sorties de trésorerie de même montant se produisant à une date ultérieure. Lorsque l'effet est significatif, les provisions sont donc actualisées."

IAS37.47 : "Le(s) taux d'actualisation doi(ven)t être un (des) taux avant impôts reflétant les appréciations actuelles par le marché de la valeur temps de l'argent et des risques spécifiques à ce passif. Le(s) taux d'actualisation ne doit (doivent) pas refléter les risques pour lesquels les estimations de flux de trésorerie futurs ont été ajustées."

f) Stocks et commandes en cours d'exécution

Principe

Figurent sous la rubrique "stocks" les actifs :

- détenus pour être vendus dans le cours normal de l'activité, notamment les marchandises acquises en vue de leur revente telles quelles, ou sous réserves de conditionnements mineurs ;
- en cours de production pour une telle vente, lesquels comportent les matériaux ou matières premières et fournitures déjà intégrés dans le processus de production ;
- sous forme de matières premières ou de fournitures devant être consommés dans le processus de production ou de prestations de services, tels que les approvisionnements en matériaux non usinés destinés à être utilisés dans la production.

Figurent sous la rubrique "commandes en cours d'exécution" :

- les travaux en cours d'exécution, exécutés pour compte de tiers en vertu d'une commande, mais qui n'ont pas encore été réceptionnés ;
- les produits en cours de fabrication exécutés pour compte de tiers en vertu d'une commande, mais qui n'ont pas encore été livrés, sauf si les produits sont fabriqués en série de façon standardisée ;
- les services en cours de prestation, exécutés pour compte de tiers en vertu d'une commande, mais qui n'ont pas encore été livrés, sauf si les services sont prestés de façon standardisée.

Évaluation

Les stocks sont évalués au plus faible du coût et de la valeur nette de réalisation, à savoir le prix de vente estimé dans le cours normal de l'activité, diminué des coûts estimés pour l'achèvement et des coûts estimés nécessaires pour réaliser la vente.

Le coût des stocks comprend tous les coûts d'acquisition et de transformation, augmentés des autres coûts encourus pour amener les stocks à l'endroit et dans l'état où ils se trouvent, tels que le prix d'achat, les droits de douane, les taxes non récupérables, les frais de transport, de manutention et autres coûts directement attribuables à l'acquisition des produits finis, des matières premières et des services, des frais d'achats déterminés sous la forme d'un pourcentage par catégorie d'articles, sous déduction des rabais, remises et ristournes.

Les coûts de transformation des stocks comprennent les coûts directement liés aux unités produites, telle que la main d'œuvre directe. Ils comprennent également l'affectation systématique des frais généraux de production fixes ou variables qui sont encourus pour transformer les matières premières en produits finis.

Les frais généraux de production fixes sont les coûts indirects de production qui demeurent relativement constants indépendamment du volume de production, tels que l'amortissement et l'entretien des bâtiments et de l'équipement industriels, et les frais de gestion et d'administration de l'atelier.

Les frais de production variables sont les coûts indirects de production qui varient directement, ou presque directement, en fonction du volume de production, tels que les matières premières indirectes et la main d'œuvre indirecte.

Le coût des stocks d'éléments qui ne sont pas habituellement fongibles et des biens ou services produits et affectés à des projets spécifiques est déterminé en procédant à une identification de leurs coûts individuels. Pour les autres éléments, le coût des stocks est déterminé en utilisant la méthode des prix moyens pondérés par les quantités.

Les en-cours de fabrication et les commandes en cours d'exécution sont évalués à leur coût de revient.

Pour les commandes en cours d'exécution, la méthode du pourcentage d'avancement ("percentage of completion method"), qui prévoit le dégagement du résultat au fur et à mesure de l'avancement de la commande est appliquée.

En aucun cas, le coût de revient d'un stock ou d'une commande en cours d'exécution ne comprend les intérêts afférents aux capitaux qui auraient été empruntés pour les financer.

Dépréciation

Les stocks font l'objet d'un examen régulier, et au moins une fois par an. Le cas échéant, des réductions de valeur sont comptabilisées sur base des indications communiquées par les services techniques intéressés.

Des réductions de valeur sont actées sur les commandes en cours d'exécution si leur coût de revient, majoré du montant estimé des coûts y afférents qui doivent encore être exposés, dépasse, selon le cas, leur prix de vente net à la date de clôture ou le prix de revient prévu aux contrats.

g) Créances à un an au plus

Principe

Figurent sous cette rubrique les créances – commerciales ou non – dont le terme initial est d'un an au plus, ainsi que les créances ou parties de créances dont le terme initial était supérieur à un an, mais qui viennent à échéance dans les douze mois qui suivent la clôture du dernier exercice.

Évaluation

Les créances sont inscrites au bilan à leur valeur nominale sauf celles ayant la forme de titres à revenus fixes qui sont évaluées à leur valeur d'acquisition, déterminée selon les règles précisées au point II.1 ci-avant. Elles sont corrigées, le cas échéant, par d'éventuelles réductions de valeur.

Dépréciation

Les créances font l'objet de réductions de valeur si leur remboursement à l'échéance est en tout ou en partie incertain ou compromis.

Ces réductions sont calculées selon les principes ci-après :

- réductions de valeur à 100% pour les créances ouvertes sur les tiers nécessitant l'intervention du Service Juridique ;
- pour les autres créances, y compris celles sur l'État, les réseaux ferroviaires et organismes de transport ferroviaires internationaux, une réduction de valeur correspondant à 100% du montant de la créance hors T.V.A. si celle-ci est exigible depuis plus d'un an ;
- si des informations spécifiques le justifient, des réductions de valeur complémentaires ou reprises de réductions de valeur aux règles précitées sont actées suivant la spécificité de l'actif et les informations y relatives.

Cas particuliers

Les créances libellées en devises étrangères font l'objet d'une réestimation lors de la clôture des comptes sur base du dernier cours de change indicatif publié par la Banque Centrale Européenne.

h) Placements de trésorerie

Principe

Figurent sous cette rubrique les actifs autres que les stocks et les immobilisations, qui, par leur nature, sont immédiatement réalisables et ne sont pas destinés à être détenus par l'entreprise pendant plus d'un an, pour :

- accroître sa richesse grâce aux distributions sous forme d'intérêts, redevances, dividendes ou autres ;
- pour réaliser des profits en capital ou d'autres avantages semblables à ceux obtenus par relations commerciales.

Sont comptabilisées parmi les placements de trésorerie, les actions Infrabel détenues par la SNCB-Holding et destinées à être revendues à l'État Belge.

Évaluation

Les placements de trésorerie sont évalués au plus faible de leur valeur d'acquisition, déterminée selon les règles précisées au point II.1 ci-avant, et de la valeur de marché.

Pour les actifs acquis par apport, la valeur est le prix fixé dans l'acte. Toutefois, si cette valeur conventionnelle est inférieure à la valeur de marché des actifs apportés, la valeur d'acquisition correspond à cette valeur supérieure de marché.

Pour les titres à revenu fixe, s'il existe une différence entre la valeur d'acquisition et la valeur de remboursement, celle-ci est prise en résultat prorata temporis sur la durée restant à courir des titres, comme élément constitutif des intérêts produits par ces titres et est porté, selon le cas, en majoration ou en déduction de la valeur d'acquisition des titres, la prise en résultat étant effectuée sur base actualisée.

Pour les placements dont le prix d'acquisition est libellé en devises, la valeur d'acquisition pour laquelle ils sont inscrits dans le bilan est réestimée sur base du dernier cours de change indicatif publié par la Banque Centrale Européenne.

Dépréciation

Les placements de trésorerie dont la réalisation est prochaine font l'objet de réductions de valeur appropriées si, à la fin de l'exercice, l'estimation de leur valeur de réalisation est inférieure à leur prix d'acquisition.

Pour les placements de trésorerie représentés par des actions ou parts, des réductions de valeur sont arrêtées comme suit :

- si la valeur de rétrocession ou de réalisation est connue, une réduction de valeur égale à la différence positive entre la valeur d'acquisition et la valeur de rétrocession ou de réalisation est actée le cas échéant ;
- si la valeur de rétrocession ou de réalisation est inconnue, soit :
 - il existe un marché financier liquide et la société ne peut influencer significativement ledit marché : une réduction de valeur est actée de manière à ramener la valeur comptable desdits actifs au niveau de leur valeur boursière établie sur base de la cotation du dernier jour de l'exercice.
 - il n'existe pas un marché financier liquide ou la société peut influencer significativement ledit marché : une réduction de valeur est actée de manière à ramener la valeur comptable desdits actifs au niveau le plus bas, soit de la quote-part dans les fonds propres de l'entreprise déterminés sur base des derniers comptes annuels connus, soit de la valeur boursière établie sur base de la cotation du dernier jour de l'exercice.

Lorsque les réductions de valeur ne se justifient plus, elles font l'objet d'une reprise.

Par ailleurs, si des informations complémentaires le justifient, des réductions de valeur complémentaires sont actées dans le cadre du critère de prudence spécifié à l'article 32 de l'Arrêté Royal du 30 janvier 2001.

i) Valeurs disponibles

Principe

Figurent sous cette rubrique les éléments financiers disponibles, telles que les encaisses, les valeurs échues à l'encaissement et les avoirs à vue sur des banques.

Évaluation

Les valeurs disponibles sont enregistrées à leur valeur nominale, et corrigées, le cas échéant, par d'éventuelles réductions de valeur.

Les valeurs disponibles en devises étrangères sont réestimées sur base du dernier cours de change indicatif publié par la Banque Nationale de Belgique.

Dépréciation

Une réduction de valeur appropriée est enregistrée lorsque la valeur de réalisation à la date de clôture de l'exercice est inférieure à la valeur nominale.

j) Comptes de régularisation de l'actif

Principe

Figurent sous cette rubrique :

- les charges reportées, à savoir les prorata de charges exposées au cours de l'exercice ou d'un exercice antérieur mais qui sont à rattacher à un ou plusieurs exercices ultérieurs ;
- les produits acquis, à savoir les prorata de produits qui n'échoiront qu'au cours d'un exercice ultérieur mais qui sont à rattacher à un exercice écoulé.

Évaluation

Les charges à reporter, les produits acquis et les prorata d'intérêts compris dans la valeur nominale de dettes sont évaluées à leur valeur d'acquisition tout en tenant compte, pour les produits, de leur recouvrabilité.

k) Capital

Principe

Le capital se compose de deux éléments :

- le capital souscrit, formé par les montants que les actionnaires se sont engagés à apporter ;
- le capital non-appelé, à savoir la quote-part dont les organes de gestion de la société n'ont pas encore réclamé la libération.

Évaluation

Les actions représentatives du capital sont évaluées à leur valeur nominale.

l) Plus-values de réévaluation

Principe

Sous cette rubrique figurent les plus-values latentes constatées sur la valeur comptable nette d'immobilisations corporelles ou financières, dans la mesure où elles constituent un accroissement de la valeur intrinsèque du capital investi.

Évaluation

Les plus-values de réévaluation sont actées à leur valeur nominale et ne concernent que les différences positives entre l'estimation par un expert du matériel de musée et des oeuvres d'art et la valeur comptable nette portée à l'actif.

Dépréciation

En cas de moins-value ultérieure de l'actif réévalué, la plus-value actée est annulée à concurrence du montant non encore amorti.

m) Réserves

Principe

Figurent sous cette rubrique les bénéfices des exercices précédents que l'entreprise n'a pas distribués, dans une perspective durable, conformément aux dispositions légales, réglementaires ou statutaires, suite à une décision de l'assemblée générale des actionnaires.

Évaluation

Les réserves sont évaluées à leur valeur nominale.

n) Subsidés en capital

Principe

Figurent sous cette rubrique les aides publiques, prenant la forme de transferts de ressources à une entreprise, dont la condition principale d'obtention est l'achat, la construction ou l'acquisition par tout moyen d'actifs à long terme, et octroyés par :

- la Communauté européenne ;
- l'État belge ;
- les autres pouvoirs publics belges ou étrangers.

Évaluation

Les subsidés en capital sont enregistrés à leur valeur nominale, aucune provision pour impôts différés n'étant actée aussi longtemps que, la SNCB-Holding dispose de pertes fiscales cumulées ainsi que d'immunités consécutives aux déductions pour investissements.

Dépréciation

Les subsidés en capital font l'objet d'amortissements linéaires au même rythme que les immobilisations incorporelles et corporelles qu'ils ont financées.

o) Provisions et impôts différés

Principe

Figurent sous cette rubrique les passifs dont l'échéance ou le montant est incertain, individualisées en fonction des risques et charges de même nature sont constituées, en vue de faire face à des charges nettement circonscrites quant à leur nature, mais qui, à la date de clôture de l'exercice, sont ou probables ou certaines mais indéterminées quant à leur montant.

Les avantages accordés au personnel font l'objet de provisions selon les principes énoncés par la norme IAS 19, et sont classifiées dans les 4 catégories suivantes :

- avantages à court terme (jours de congés, congés compensateurs et jours de repos) ;
- avantages à long terme (primes de jubilé, congés liés à l'âge et congés de disponibilité) ;
- avantages de fin de contrat de travail (avis 22HR/28HR, prépension conventionnelle des agents temporaires, avis 31/32 PS de 1996) ;
- avantages postérieurs à l'emploi (cotisation C.S.S. de 0,83%, couverture hospitalisation des pensionnés et ayants-droits, rentes d'accidents du travail et cotisations syndicales des pensionnés).

Les autres provisions sont évaluées conformément aux principes énoncés par la norme IAS 37, qui prévoit la conjonction de 3 conditions avant de reconnaître la constitution d'une provision :

- l'existence d'une obligation actuelle, juridique ou implicite, résultant d'un événement passé ;
- la probabilité d'une sortie de ressources est supérieure à 50% ;
- la capacité à estimer de manière fiable le montant de l'obligation.

Évaluation

Les risques et les charges qui font l'objet d'une provision sont estimés au cas par cas sur base des éléments portés à la connaissance de la Société, en veillant à respecter les critères de prudence, sincérité et bonne foi conformément à l'article 32 de l'Arrêté Royal du 30 janvier 2001 portant exécution du Code des Sociétés.

Aucune déduction pour impôts différés n'est actée tant que, la SNCB-Holding dispose de pertes fiscales cumulées ainsi que d'immunisations consécutives aux déductions pour investissements.

En ce qui concerne les provisions relatives aux avantages accordés au personnel, celles-ci prennent en compte la reconnaissance des gains et pertes actuariels. Les taux d'actualisation retenus sont les taux iBoxx ajustés selon les recommandations d'actuaire.

Les provisions autres que celles relatives au personnel font l'objet d'une actualisation lorsque le facteur "temps" est significatif. Le taux d'actualisation appliqué est basé sur le taux des OLO's.

Cas particuliers

Provision pour charges d'exploitation de nature environnementale

Sont couverts par cette provision les charges auxquelles l'entreprise est tenue légalement ou au vu de sa politique générale, de consentir pour :

- attestation de sol à solliciter ;
- reconnaissance d'orientation de sol et reconnaissances descriptives de sol à effectuer ;
- obligation d'assainissement (dépenses ordinaires).

Cette provision est ventilée par nature de dépenses et par site et est calculée sur base de la technologie en matière de remise en état de l'environnement susceptible d'être utilisée et sur base des estimations de l'entreprise en matière de coûts à engager.

Provisions pour avantages à long terme, avantages postérieurs à l'emploi et avantages de fin de contrat de travail

Des provisions sont constituées conformément aux prescriptions de la norme I.A.S. 19 afin de couvrir la valeur actuelle des obligations souscrites par la société en matière d'avantages à long terme, d'avantages postérieurs à l'emploi et d'avantages de fin de contrat de travail.

La dotation est calculée selon la méthode des Unités de Crédit Projetés, au sens de la norme I.A.S. 19.

Ces provisions concernent plus particulièrement :

- les primes de jubilé ;
- les jours de congé liés à l'âge ;
- les congés de disponibilité ;
- les cotisations patronales à la Caisse de Solidarité Sociale sur les prestations de retraite ;
- la couverture hospitalisation ;

- les prestations en cas d'accident du travail ;
- les interruptions de carrière à temps plein et à temps partiel ;
- les congés de préretraite.

Les provisions pour avantages à long terme (primes de jubilé et congés liés à l'âge) sont cependant constituées au sein de l'entité qui utilise effectivement le membre du personnel détaché.

Immobilisations corporelles acquises en location-financement et droits similaires

Pour autant qu'elle n'ait pas été constituée dans le cadre de la réforme comptable ayant pris effet au 1^{er} janvier 2005, cette provision est égale à la différence entre la dotation calculée sur la valeur réelle des immobilisations, objet du contrat, et la dotation calculée sur les versements échelonnés prévus au contrat, représentant la reconstitution en capital de la valeur du bien.

Produits dérivés

Les positions sur instruments financiers dérivés liés aux dettes financières qui ne ressortent pas d'opérations de financement alternatifs telles que décrites dans l'annexe 3, sont couvertes par une provision correspondante lorsque des pertes latentes sont constatées, à la date de clôture, sur base de leur réestimation à la valeur de marché.

p) Dettes à plus d'un an

Principe

Figurent sous cette rubrique les dettes qui ont un terme contractuel supérieur à un an.

Évaluation

Les dettes sont enregistrées à leur valeur nominale.

Cas particuliers

Les dettes non productives d'intérêts ou assorties d'un intérêt anormalement faible sont inscrites au passif à leur valeur nominale ; cette inscription s'accompagne de l'inscription en compte de régularisation de l'actif et de la prise en résultats prorata temporis sur base de l'intérêt composé, de l'escompte calculé au taux du marché lorsque ces dettes :

- ont une échéance éloignées à plus d'un an et
- sont afférentes soit à des montants actés en tant que charges au compte de résultats, soit au prix d'acquisition d'immobilisations ou de branches d'activité.

Les dettes représentées par des titres à revenu fixe sont évaluées à leur valeur d'acquisition. Toutefois, lorsque leur charge actuarielle calculée à l'émission, en tenant compte de leur remboursement à l'échéance, diffère de leur charge faciale, la différence entre la valeur d'acquisition et la valeur de remboursement est prise en résultat pro rata temporis sur la durée restant à courir des titres, comme élément constitutif de la charge de ces titres et est portée, selon le cas, en majoration ou en réduction de la valeur d'acquisition des titres (sur base actuarielle).

q) Dettes à un an au plus

Principe

Figurent sous cette rubrique les dettes qui ont un terme contractuel inférieur ou égal à un an.

Évaluation

Les dettes sont enregistrées à leur valeur nominale.

Cas particuliers

Les dettes représentées par des titres à revenu fixe sont évaluées à leur valeur d'acquisition.

Toutefois, lorsque leur charge actuarielle calculée à l'émission, en tenant compte de leur remboursement à l'échéance, diffère de leur charge faciale, la différence entre la valeur d'acquisition et la valeur de remboursement est prise en résultat prorata temporis sur la durée restant à courir des titres, comme élément constitutif de la charge de ces titres et est portée, selon le cas, en majoration ou en réduction de la valeur d'acquisition des titres (sur base actuarielle).

r) Comptes de régularisation du passif

Principe

Figurent sous cette rubrique :

- les charges à imputer, à savoir les prorata de charges qui n'échoiront qu'au cours d'un exercice ultérieur mais qui sont à rattacher à un exercice écoulé ;
- les produits à reporter, à savoir les prorata de produits obtenus au cours de l'exercice ou d'un exercice antérieur mais qui sont à rattacher à un ou plusieurs exercices ultérieurs.

Évaluation

Les charges à imputer, les produits à reporter et les intérêts compris dans les créances sont enregistrés à leur valeur nominale.

4. Annexes

a) Annexe 1 : durée de vie des immobilisations corporelles

ACTIFS				DURÉE D'AMORTISSEMENT
Catégorie principale	Actif	Composant/type/classement		IFRS
ACTIFS INCORPORELS				
LOGICIELS	LOGICIELS	ERP	Acheté	10
			Développé en interne	10
		Websites	Acheté	3
			Développé en interne	3
		Autres logiciels	Acheté	5
			Développé en interne	5
ACTIFS INCORPORELS DIVERS				À déterminer
IMMOBILISATIONS EN COURS				
ACTIFS NON COURANTS DETENUS EN VUE DE LA VENTE				N/A
IMMEUBLES DE PLACEMENT				Idem bâtiments
IMMOBILISATIONS CORPORELLES				
Terrains	TERRAINS			ne pas amortir
Bâtiments	GARES			
	Bâtiment de gare	Composant 1	Gros œuvre (+ toit gare Liège Guillemins) Façade classée	100
		Composant 2	Toiture Menuiserie Parachèvements Peintures murales (oeuvres d'art) Auvent-verrière	40
		Composant 3	Chauffage-climatisation Sanitaire Engins de levage Électricité Concessions	20
		Composant 4	Système de sécurité Équipements spécifiques Finitions Cablage structuré ICT & téléphone	10
	BÂTIMENTS ADMINISTRATIFS			
	Bâtiments administratifs	Composant 1	Gros œuvre Façade historique	60
		Composant 2	Toiture Menuiserie Parachèvements Peintures murales (oeuvres d'art) Auvent-verrière	30
		Composant 3	Sanitaire Engins de levage Toutes portes Parachèvement Finition Électricité	15
		Composant 4	Système de sécurité Équipements spécifiques Chauffage-climatisation Cablage structuré ICT & téléphone	10

Bâtiments	BÂTIMENTS INDUSTRIELS			
	Bâtiment type 1 = type "boîte à chaussure"	Gros œuvre	50	
		Toit	15	
		Techniques	15	
	Bâtiment type 2 = type "entrepôt avec bureaux"	Gros œuvre	50	
		Toit	20	
		Techniques	15	
	Bâtiment type 3 = type "résidentiel"	Gros œuvre	50	
		Toit	20	
		Techniques	15	
	Bâtiment type 4 = type "restant"		15	
	Information supplémentaire :			
	Les bâtiments suivants appartiennent au type 1 = type "boîte à chaussure" :			
	<ul style="list-style-type: none"> - les entrepôts purs - les stations de traction - les cabines haute tension - les postes de section 			
	Les bâtiments suivants appartiennent au type 3 = type "résidentiel" :			
	<ul style="list-style-type: none"> - les immeubles de service - les postes de signalisation 			
	Type 4 inclut e.a. les auvents, abris, et les abris de vélo couverts...			
	HABITATIONS			
	Habitations	Gros œuvre	50	
		Toit	20	
		Équipement technique	15	
	PARKINGS			
	Parkings sous-sol	Gros œuvre	100	
Toiture + menuiserie		20		
Équipement technique		10		
Parkings immeuble	Gros œuvre	100		
	Toiture + menuiserie	20		
	Équipement technique	10		
AMÉNAGEMENT DE BÂTIMENTS LOUÉS				
Aménagement de bâtiments loués			< du contrat ou composant	

Infrastructure Ferroviaire	VOIES			
	Voies	Composant 1 : rails		
		Voie principale + LGV (60 E1 et 50 E2)	UIC 1 à 6	25
			UIC 7 à 9	40
		Voie secondaire		40
		Composant 2 : traverses		
		Voie principale chêne, bois exotique	UIC 1 à 6	25
			UIC 7 à 9	30
		Béton (Voie principale + LGV)	UIC 1 à 6	40
			UIC 7 à 9	45
		Voie secondaire chêne, bois exotique		30
		Béton voie secondaire		50
		Composant 3 : ballast		
		Voie principale		40
		Voie secondaire		40
		Composant 4 : plate-forme		100
		Composant 5 : appareils de voie		
		Aiguillages et croisements	Voie principale + LGV	25
			Voie secondaire	30
	Butoirs		50	
	OUVRAGES D'ART			
	Tunnels	Imperméabilité		20
		Autres		120
	"Pont"	Travaux de maçonnerie		120
		Béton	Plate-forme	75
			Infrastructure	120
			Imperméabilité	20
		Fer	Plate-forme	75
			Infrastructure	120
	Traitement anti-rouille		20	
	Mur de soutien		75	
	Mur d'insonorisation		20	
Ponceau		100		
Paroi rocheuse		20		
Bassins d'orage en béton		120		
PASSAGES À NIVEAU				
Passages à niveau	Plate-forme	Plate-forme béton	25	
		Plate-forme bois (type Gand)	10	
		Plate-forme caoutchouc	15	
	Signalisation	Composants : Signalisation : voir signalisation	voir signalisation	

Infrastructure Ferroviaire	SIGNALISATION			
	Postes de signalisation	Enclechement	PLP	15
			A1 relais	35
		Commande	EBP	7
			A1 relais	35
	Systèmes de détection des trains			30
	Signalisation de passage à niveau (barrières et signalisation, excl. plate-forme)			30
	Signalisation latérale			30
	Détecteurs de boîtes chaudes			20
	Répétition des panneaux de signalisation et signalisation de cabine			25
	INSTALLATIONS D'ÉCLAIRAGE, DE CHAUFFAGE ET DE FORCE MOTRICE			
	Cabine haute tension			25
	Distribution d'énergie basse tension			20
	Alimentation des équipements de signalisation	Appareillage de communication		25
		Installations UPS		15
		Batteries sans entretien		7
		Alimentation 1 kV		25
	Éclairage	Éclairage intérieur (excl. l'éclairage à l'intérieur des bâtiments)		20
		Éclairage extérieur		25
	Chauffage des aiguillages			25
	Autres installations ECFM	Freins de voierie		30
		Groupes électrogènes		30
		Installations de levage		30
		Pont mobiles		30
		Installations de pompage		30
		Air comprimé		30
		Ventilation		30
		Ascenseurs		30
		Escalateurs		30
		Ponts-basculés		30
		Autres		15
		INSTALLATIONS ÉLECTRIQUES DE TRACTION		
	Cabines secondaires	Câbles de raccordement	Lignes aériennes	50
			Câbles	25
		Cabine haute-tension		25
		Transformateur et redresseur		25
		Cabine 3 kV DC et cabine 25kV AC		20
		Batteries		15
	Télécommande	Cabine principale		10
		Cabine secondaire		15
	Câbles suspendus	Portiques ou consoles		50
		Fil de roulement		15
		Commutateurs en T		15
		Isolateurs suspendus et ancrés, parties ferrées et câbles divers		25
	Installations de préchauffage des trains			25

Matériel roulant ferroviaire	MATÉRIEL ROULANT FERROVIAIRE			
	Locomotives diesel	Composant 1 : actif principal	L77	40
		Composant 2 : "révision mid-life"		20
		Pièces importantes de réserve et de remplacement		Composant 1
	Locomotives électriques	Composant 1 : actif principal	L23	60
			L20	50
			L21	50
			L261	50
			L262	50
			L27	50
			L11	30
			L12	30
			L13	30
			L18	30
	Composant 2 : "révision mid-life"		1/2 Composant 1	
	Pièces importantes de réserve et de remplacement		Composant 1	
	Automotrices	Composant 1 : actif principal	A62	50
			A63	50
			A65	50
			A66	50
			A70C	50
			A70J	50
			A70S	50
A70T			50	
A73			50	
A73C			50	
A74			50	
A74C			50	
A75			50	
A76			50	
A77			50	
A79			50	
A80			46	
A82			46	
A83			46	
A86			40	
A89			40	
A961	30			
A962	30			
Composant 2 : "révision mid-life"		1/2 Composant 1		
Pièces importantes de réserve et de remplacement		Composant 1		
Autorails	Composant 1 : actif principal	R41	30	
	Composant 2 : "révision mid-life"		15	
	Pièces importantes de réserve et de remplacement		Composant 1	

Matériel roulant ferroviaire	Voitures	Composant 1 : actif principal	IDMS	50
			I6A	40
			I6B	40
			I6BC	40
			I10A	40
			I10B	40
			I10K	40
			I10R	40
			M4MA	40
			M4MB	40
			M4MD	40
			M4MK	40
			M4MX	40
			M5A	40
			M5B	40
			M5MB	40
			M5X	40
			I11A	30
			I11B	30
			I11X	30
			M6A	30
			M6B	30
			M6D	30
	M6X	30		
	Composant 2 : "révision mid-life"			1/2 Composant 1
	Trains à grand vitesse	Composant 1 : actif principal	T3C	30
			PBKA	30
		Composant 2 : "révision mid-life"		1/2 Composant 1
		Pièces importantes de réserve et de remplacement		Composant 1
	Wagons	Composant 1 : actif principal		30
		Composant 2 : "révision"		9
	MATÉRIEL DE TRANSPORT DE SERVICE			
	Locomotives de manœuvres diesel	Utilisées exclusivement pour rangement sinon pour le transport de matériel	L77	50
L78			50	
L82			50	
L91			50	
Locomotives diesel	Pour infrastructure ferroviaire (occasion)		20	
	Autres		25	
Locomotives électriques			35	
Automotrices diesel			25	
Automotrices électriques			30	
Wagons			30	
Voitures			35	

Matériel roulant ferroviaire	VÉHICULES SPÉCIAUX		
	Type 1 : Voiture, locotractor		20
	Type 2 : Voitures (Type 2)		30
	Type 3 : Wagon (Type 3)		30
	Type 4 : Wagon à superstructure remplaçable (Type 4)	Wagon	40
Équipement		20	
Installations et équipements divers	TRANSPORT ROUTIER		
	Voitures et camionnettes légères (type Citroën Berlingo, Renault Kangoo, ...)		4
	Camionnettes lourdes et minibus (type Ford Transit, Fiat Ducato, ...)		7
	Camions (légers et lourds) et autobus (si applicable), tracteurs, véhicules de dépannage, véhicules industriels		10
	Remorques, semi-remorques, trailer		15
	Transport commercial	Trucks	7
		Trailers	10
	BATEAUX		
	Bateaux		30
	TÉLÉCOMMUNICATION		
	Téléphonie et transmission		5
	Téléphonie opérationnelle et postes d'alarme		8
	Radio	Installation fixe	8
		Mobile	4
	GSM-R	Installation fixe	15
		Mobile	4
		Serveur	8
	Sonorisation, tableaux d'affichage et horloges	Tableaux d'affichage	8
		Autres	15
	Câbles optiques en fibre et en cuivre		20
	Last mile		À déterminer
	Système de vidéosurveillance (caméra, serveur vidéo et encodeurs)		5
	INSTALLATIONS D'ATELIER		
	Installations d'atelier	Freins de voierie	30
		Groupes électrogènes	30
		Installations de lavage	30
		Pont mobiles	30
		Installations de pompage	30
		Air comprimé	30
		Ventilation	30
		Ponts-bascules	30
		Plateforme de travail	30
		Installations - Autres	20
INSTALLATIONS DE TERMINAUX			
Grues		30	
Reach Stacker		8	
Straddle carrier avec contrat d'entretien		21	
Straddle carrier sans contrat d'entretien	Composant 1 : Actif principal	21	
	Composant 2 : Révision	7	

Installations et équipements divers	MATÉRIEL		
	Matériel	Engins de levage	15
		Tour en fosse	15
		Plieuse	15
		Fraiseuse	15
		Coupeuse, meuleuse	15
		Presse	15
		Tour	15
		Centre de travail	15
		Machines combinées à bois et matières synthétiques et naturelles	15
		Foreuse	15
		Polisseuse	15
		Raboteuse	15
		Machine à fileter	15
		Ponceuse	15
		Scieuse	15
		Appareil à traitement thermique	15
		Machine à coudre	15
		matériel d'imprimerie	15
		Machine de marquage	15
		Machine d'emballage	15
		Machine à déboucher	15
		Grues	15
		Palans et Treuils	15
		Vérins et crics	15
		Chariot élévateur	15
		Matériel - autres	10
		Conteneurs à déchets	
	Matériel de laboratoire		10
	Matériel de cuisine		20
	Mobilier		10
	Bureautique (par exemple photocopieuse, fax, projecteur, multimédia)		5
	ICT		
ICT SNCB spécifique (Ibis, Yvette)		5	
Ordinateurs		4	
Serveurs		4	
Autre matériel informatique		5	
Matériel divers d'infrastructure ICT		10	
Instruments de mesure ICT		10	
ÉQUIPEMENTS DE TERRAIN			
Autres équipements de terrain		10	
Clôtures		30	
Place de gare		20	
Installations de parking au sol * * les parkings au sol contiennent aussi les râteliers à vélos non-couverts		20	
Routes		20	
Stations d'autobus		20	
Revêtement de surface pour les terminaux à container		5	

Installations et équipements divers	ÉQUIPEMENTS DE GARES	
	Équipements de gares	30
	ŒUVRES D'ART ET COLLECTIONS DE MUSÉE	
	Œuvres d'art et collections de musée	valeur résiduelle

b) Annexe 2 : actifs et passifs exprimés en devises et instruments financiers dérivés

Actifs et passifs monétaires / non-monétaires

Toute opération qui conduit à l'établissement d'une position en devises étrangères ou à la réduction d'une telle position est convertie et enregistrée en euros au cours de change au comptant ("cours de conversion").

Pour les actifs et passifs non-monétaires dont l'acquisition a donné lieu à une opération en devises étrangères, la valeur d'acquisition est égale au montant du prix libellé en devises étrangères multiplié par le cours de conversion. La valeur d'acquisition n'est plus influencée par l'évolution ultérieure du cours de change.

Les actifs et passifs monétaires en devises étrangères sont enregistrés initialement en euros en utilisant le cours de conversion applicable à la date de l'opération. Ces actifs et passifs monétaires restent libellés en devises; leur contre-valeur en euros subit les variations de cours de la monnaie en laquelle ils sont libellés par rapport à l'euro. Ces variations donnent naissance à des "différences de change" ou à des "écarts de conversion".

En fin d'exercice, les avoirs et/ou engagements, non couverts, libellés en devises étrangères qui subsistent sont réestimés au sur base du taux de change observé lors de la dernière cotation sur les marchés financiers. Cette réestimation donne naissance à des écarts de conversion positifs et négatifs portés en comptes de régularisation à l'actif s'ils s'agit de pertes latentes ou au passif s'il s'agit de gains latents, en autant de comptes distincts qu'il y a de devises concernées. L'excédent par devises des écarts négatifs par rapport aux écarts positifs est porté en charges du compte de résultats.

Lors de la réouverture des comptes, les écritures d'écarts de conversion sont contre-passées.

Toutefois, lorsqu'une opération en devises étrangères est assortie d'une opération de couverture spécifique, le cours de change auquel la créance ou la dette en devises étrangères sera remboursé se trouve fixé de manière définitive, une différence de change étant cependant actée pour couvrir l'éventuelle période précédent la couverture spécifique.

Par poste du bilan, la situation se présente comme suit :

ACTIF	
Frais d'établissement	Non-monétaire
Immobilisations incorporelles	Non-monétaire
Immobilisations corporelles	Non-monétaire
Immobilisations financières	Non-monétaire : lorsque les montants non-appelés le sont, l'engagement de libération est réestimé au cours de conversion applicable à cette date, la contrepartie de l'écart de conversion constaté s'imputant à la valeur d'acquisition des immobilisations financières.
Créances à plus d'un an	Monétaire : toutefois, les réductions de valeur sur créances sont à considérer comme non-monétaires. La réduction de valeur doit être examinée en parallèle avec la réestimation de la créance et du traitement des écarts de conversion.
Stocks	Non-monétaire
Créances à un an au plus	Monétaire : toutefois, les réductions de valeur sur créances sont à considérer comme non-monétaires. La réduction de valeur doit être examinée en parallèle avec la réestimation de la créance et du traitement des écarts de conversion.
Placements de trésorerie	Monétaire
Valeurs disponibles	Monétaire : mais les valeurs de trésorerie en devises étrangères ne génèrent pas d'écarts de conversion "non réalisés" mais leur réestimation au taux de clôture génère une différence de change prise en résultats qu'elle soit positive ou négative. Les comptes bancaires présentant un solde en découvert sont traités comme des dettes.
Comptes de régularisation	Monétaire et non-monétaire suivant les éléments qui ont générés ces opérations diverses.

PASSIF	
Capital	Non-monétaire
Primes d'émission	Non-monétaire
Plus-value de réévaluation	Non-monétaire
Réserves	Non-monétaire
Bénéfice ou perte reporté	Non-monétaire
Subsides en capital	Non-monétaire
Provisions pour risques et charges	Non-monétaire
Dettes à plus d'un an	Monétaire : toutefois, les acomptes reçus en devises étrangères représentent des positions de change partiellement dénouées sur créances. La créance sujette à réestimation en clôture est la créance nette tandis que pour l'acompte une différence de change est actée.
Dettes à un an au plus	Monétaire : toutefois, les acomptes reçus en devises étrangères représentent des positions de change partiellement dénouées sur créances. La créance sujette à réestimation en clôture est la créance nette tandis que pour l'acompte une différence de change est actée.
Comptes de régularisation	Monétaire et non-monétaire suivant les éléments qui ont généré ces opérations diverses.

INSTRUMENTS FINANCIERS DÉRIVÉS

Pour les instruments financiers dérivés conclus dans un but de couverture d'emprunts ou de transactions commerciales, les règles comptables sont précisées ci-après :

- IRS (Interest rate swap)

L'objectif de l'entreprise n'est pas de couvrir la valeur d'un actif contre une perte potentielle mais de changer les caractéristiques d'un flux d'intérêt, afin de passer d'un intérêt fixe à un intérêt variable ou vice-versa.

Dès le jour de la conclusion et jusqu'à la date d'échéance, le montant notionnel du contrat, avec indication du sens, est inscrit en comptes de droits et engagements, étant entendu que ce montant notionnel n'exprime pas en soi la situation de l'entreprise vis-à-vis des tiers débiteurs et créanciers mais ne constitue qu'un indicateur du montant sur lequel un IRS est conclu.

Les flux financiers relatifs aux IRS sont comptabilisés en rubrique V.A. du compte de résultats. La méthode de comptabilisation tient compte de la substance de l'accord contractuel et de la prééminence de la réalité économique sur l'apparence, la réalité économique du coût réel de l'endettement étant influencé par ce type d'instrument financier. Si la durée de l'IRS devait excéder celle de l'emprunt, les flux pour cette période seraient imputés en comptes de résultats sous les rubriques IV.C. et V.C..

- Contrats de change à terme

Pour les contrats de change à terme conclus dans un but de couverture spécifique de transactions commerciales, il est procédé à l'enregistrement d'une part du contrat à terme en comptes de droits et engagements et, d'autre part, de l'actif ou du passif dans le bilan au taux de change à terme du contrat. Lors de la clôture des comptes, il n'est procédé à aucune réestimation de l'actif ou du passif, ni du contrat de change à terme.

- IRCS (Interest rate currency swap)

Dès le jour de la conclusion et jusqu'à la date d'échéance, les devises achetées et vendues à terme sont inscrites en comptes de droits et engagements, au cours de couverture.

Les flux d'intérêts sont comptabilisés en compte de résultats conformément aux IRS.

- FRA (Forward rate agreement)

Dès le jour de la conclusion et jusqu'à la date d'échéance, le montant notionnel du contrat, avec indication du sens, est inscrit en comptes de droits et engagements, étant entendu que ce montant notionnel n'exprime pas en soi la situation de l'entreprise vis-à-vis des tiers débiteurs et créanciers mais ne constitue qu'un indicateur du montant sur lequel un FRA est conclu.

Le différentiel d'intérêt encaissé ou acquitté par l'entreprise est comptabilisé soit en produits à reporter ou en charges à reporter et est porté en compte de résultats, sous la rubrique V.A., de manière échelonnée sur la période de couverture.

- Caps/floors/collars

Dès le jour de la conclusion et jusqu'à la date d'échéance, le montant notionnel du contrat, avec indication du sens, est inscrit en comptes de droits et engagements, étant entendu que ce montant notionnel n'exprime pas en soi la situation de l'entreprise vis-à-vis des tiers débiteurs et créanciers mais ne constitue qu'un indicateur du montant sur lequel l'instrument porte.

Les primes payées ou reçues sont comptabilisées en rubrique X. soit de l'actif, soit du passif et sont portés en compte de résultats, sous la rubrique V.A., de manière échelonnée sur la période de couverture.

- Provision à constituer

Les positions sur instruments financiers dérivés liés à la dette financière sont couvertes par une provision correspondante lorsque des pertes latentes sont constatées, à la date de clôture, sur base de leur réestimation à la valeur de marché.

c) Annexe 3 opérations de financement alternatif

Outre des opérations classiques du style Sale and Lease Back et de Sale and Rent Back, la SNCB-Holding a conclu d'autres opérations de type Lease and Lease Back, Rent and Rent Back, Concession Concession Back et Sale and Lease Back prépayé. Les principes de comptabilisation de celles-ci sont succinctement explicités ci-après, étant entendu que chaque opération présente des spécificités qui lui sont propres.

La comptabilisation de telles opérations s'appuie sur des avis externes, lesquels se basent sur la législation belge et la jurisprudence belge récente, et, à défaut, sur les normes I.F.R.S..

OPÉRATIONS DE LEASE AND LEASE BACK

Dans les opérations dénommées Lease and Lease Back, la Société vend du matériel pour le louer ensuite tout en prépayant tous les loyers à la date du closing de l'opération, soit directement au lessor ou via des dépôts ouverts au non du lessee mais sur lesquels ce dernier ne peut plus disposer du montant mis en gage, ces dépôts servant uniquement à honorer les obligations du lessee découlant des dites opérations.

Le prépaiement des loyers est imputé à l'actif sous la rubrique III.C. "Immobilisations corporelles – Mobilier et matériel roulant". Cet actif est amorti sur la durée résiduelle de l'immobilisé. Le gain brut de l'opération est comptabilisé au passif et est amorti sur la durée de l'opération.

Par contre, les dépôts éventuels sont actés en engagements comme garanties constituées par des tiers pour le compte de l'entreprise. Sont également reprises en engagements, comme droits d'usage à long terme sur des actifs immobilisés, les valeurs comptables des actifs repris sous la rubrique III.C. précitée de l'actif.

OPÉRATIONS DE RENT AND RENT BACK

Dans les opérations dénommées RRB conclues par la SNCB-Holding, celle-ci loue du matériel à un tiers, lequel le reloue ensuite au propriétaire. La location du bien fait l'objet de la part du tiers, d'un prépaiement total des loyers à la date du closing.

Lors du closing de l'opération, la totalité des loyers prépayés à la SNCB-Holding est imputée sur un compte de produits à reporter, lui-même atténué des versements effectués dans le cadre de swaps conclu par la SNCB-Holding en vue de l'achat à terme des devises nécessaires au paiement des loyers futurs et de l'option.

Une part des revenus à reporter ainsi actés, est investie comme valeurs disponibles dans un equity account pour assurer la couverture des paiements non réalisée dans le swap. Les revenus à reporter diminués de ce placement représente la NPV de l'opération ou bénéfice réalisé par la SNCB dans l'opération.

Si le tiers dresse anticipativement des factures de loyer, celles-ci sont imputées en dettes commerciales par un compte de charges à reporter. Pour une même opération, il est procédé à une compensation des charges à reporter et des produits à reporter.

Durant la vie de l'opération, les flux à l'entrée (couverture du swap et de l'equity account) ainsi que ceux à la sortie (paiement de l'option et des loyers) sont systématiquement imputés sur le compte de produits à reporter ou en atténuation de celui-ci.

Les intérêts de l'equity account sont cumulés à l'actif du dépôt en majoration du compte produit à reporter.

La NPV de l'opération est répartie sur la durée de celle-ci et imputée annuellement en compte de résultats sous la rubrique "Produits financiers – Autres produits financiers" par prélèvement sur les produits à reporter.

OPÉRATIONS DE CONCESSION CONCESSION BACK

Les règles exposées pour les opérations de Rent and Rent Back sont applicables mutatis mutandis aux opérations Concession Concession Back.

OPÉRATIONS DE SALE AND LEASE BACK PRÉPAYÉ

La comptabilisation de ces opérations est semblable à celle d'un Sale and Lease Back ordinaire, les prépaiements étant traités comme les opérations de Lease and Lease Back.

III. LES COMPTES ANNUELS CONSOLIDÉS

A. Commentaire

1. Key information

a) Préliminaire

Depuis 2005, les comptes consolidés sont établis sur base consortiale.

En effet, si la SNCB est détenue à 100% par la SNCB-Holding et est donc consolidée selon la méthode d'intégration globale, il n'en va pas de même pour Infrabel.

Bien que détenant une part importante du capital de cette société, la SNCB-Holding:

- ne possède que moins de 20% des droits de vote ;
- n'a pas le pouvoir de désigner la majorité des administrateurs ;
- a un pouvoir de coordination, mais pas de contrôle.

Les deux sociétés sont donc considérées comme étant placées sous une direction unique en vertu des contrats de gestion conclus avec l'État qui prévoient de travailler de manière collégiale pour remplir les objectifs assignés.

La SNCB-Holding et Infrabel sont donc chacune société consolidante. Ceci conduit à ce que les capitaux propres des deux sociétés sont additionnés, tandis que les actions détenues par la SNCB-Holding dans Infrabel sont comptabilisées comme actions propres parmi les placements de trésorerie.

b) Périmètre de consolidation

Au cours de l'exercice 2009, le périmètre de consolidation a évolué comme suit :

	Nombre de sociétés
31/12/2008	65
IN	9
OUT	2
31/12/2009	72

Modifications intervenues en 2009 dans les participations - palier SNCB-Holding :

- En 2007, le capital d'**Infrabel** a été augmenté de 205.418.000,- € en vue de l'achèvement des investissements LGV. Ce capital souscrit est libéré en espèces, par la SNCB-Holding, au fur et à mesure que les travaux avancent. En 2007, 25% ont été libérés. En 2009, la SNCB-Holding procède à des libérations complémentaires de **44.050.000,00 €**.

A l'instar des opérations de 2008, la SNCB-Holding se porte acquéreuse de la partie des investissements finalisés de la SPV 162, pour un montant de **20.925.580,86 €** et en fait apport à **Infrabel** dans le cadre d'une augmentation de capital à due concurrence par l'émission de 26.233 nouvelles actions.

Dans les comptes d'**Infrabel**, en application de la Loi du 20.07.2006 Chap. II Section 1^{ère} art.355, un transfert concomitant aux augmentations est, par l'intermédiaire du bilan, opéré vers la rubrique "Subsides en Capital". En l'occurrence pour 2009, un montant total de **64.975.580,86 €**.

- Eurostation (99%) et Euro Immo Star (1%) constituent à Gand, la **SA Stedelijke Ontwikkelingsmaatschappij Fabiolalaan (SOFA)**. Cette société anonyme, constituée au capital de 25.000.000,- € entièrement souscrit et libéré, est consolidée selon la méthode d'intégration globale à partir de l'exercice 2009.

- Six actions de la **Foncière Rue de France** détenues par ses administrateurs, sont revendues à Rail Facilities (1 action) et à la SNCB-Holding (5 actions). Le pourcentage d'intégration globale reste inchangé, les administrateurs agissant pour compte de la SNCB-Holding.

- Euro Immo Star (97,5%) et Hasselt Stationsomgeving (2,5%) créent, à Hasselt, la **SA Stedelijke Ontwikkelingsmaatschappij Hasselt (SOHA)**. Cette société anonyme, constituée au capital de 10.000.000,- € entièrement souscrit et libéré, est consolidée selon la méthode d'intégration globale à partir de l'exercice 2009.

- Lors de l'Assemblée Générale Extraordinaire, il a été décidé de dissoudre la **SA L.A. Group** et de la mettre en liquidation. Un liquidateur a été nommé. Depuis 2008, cette société ayant décidé de ne plus poursuivre ses activités est intégrée dans la consolidation selon la méthode de mise en équivalence. Tant que la liquidation n'est pas finalisée, elle reste mise en équivalence.

- Participation de la SNCB-Holding au capital de la **SA Optimobil Belgium** par la souscription des 237 actions nouvellement émises dans le cadre d'une augmentation de capital. Cette participation s'élève à 50.000,-€ et représente 24,01% de contrôle. En 2009, **Optimobil Belgium** est mise en équivalence dans les comptes consolidés.

- SOFA s.a. participe (50%), avec Landsbeeck NV (50%), à la création de la société anonyme **SOFA INVEST**. Cette société est constituée au capital de 1.000.000,-€ représenté par 1.000 actions entièrement souscrites et libérées. En 2009, **SOFA INVEST** est intégrée proportionnellement.

Modifications intervenues en 2009 dans les participations - palier SNCB :

- Au cours du premier semestre 2009, les membres du Comité de **RAILTEAM BV** ont décidé afin de réduire les coûts - de ne pas faire de reporting intermédiaires vers les actionnaires. Le représentant SNCB a dû se rallier à cette décision. A partir de 2009, l'entreprise est considérée comme une entreprise associée et non plus comme une entreprise conjointe. Elle est par conséquent, mise en équivalence au lieu d'une intégration proportionnelle.

- H&S International Rotterdam BV change de dénomination : **Haeger & Schmidt International BV Zwijndrecht**.

- Suite à l'interruption des relations entre Cemat et TRW et à la reprise par IFB des activités commerciales de TRW, la présence d'IFB en Italie pour les services opérationnels du trafic venant et à destination de l'Italie s'est avérée nécessaire. À cet effet, IFB a acquis la totalité des actions d'une société "dormante" italienne : **3R S.R.L.** pour un coût d'acquisition de 30 000,00 €. À la suite de quoi, IFB a modifié la dénomination en **IFB ITALIA SRL** et procédé à une augmentation de capital de 75.000 €. L'entreprise est intégrée globalement à partir de 2009.

- Haeger & Schmidt International GmbH acquiert 50% d'une entreprise située à Berlin : **Ro-Ro-Service Berlin** pour 12.500,- €. Cette entreprise contrôlée conjointement avec l'autre actionnaire (50% - hors groupe), est consolidée à partir de 2009 selon la méthode proportionnelle.

- IFB libère le solde du capital d'**OSR France** souscrit en 2008 lors de sa constitution : 150.000,- €.
- Le 24 avril, augmentation du capital de **T.R.W.** de 41.183.707,18 € (+ 137,41 prime d'émission) par l'émission de 155.869 nouvelles actions. Cette augmentation est entièrement souscrite et libérée par la SNCB par apport en nature de 3.986 wagons. Le 7 décembre, IFB rachète aux petits porteurs 5 actions de **T.R.W.** pour un montant de 1.000,00 €.

Ces opérations entraînent une variation dans les pourcentages de contrôle du Groupe : la SNCB passe de 49,38% à 93,96% et IFB de 43,88% à 5,24%. En 2009, **T.R.W.** est intégrée selon la méthode globale à 99,20% contre 93,26% au terme de 2008.

- Réalisation des décisions prises par l'actionariat de **RAILLINK BV** fin 2008 suite au retard pris par le projet.

À savoir : mettre la société en "sleeping mode" et en revoir la structure financière par le biais de "Waiver Agreement" pour tous les prêts accordés par les actionnaires d'un montant total de 6,1 Mio €. La société sort du périmètre de consolidation.

- Lors de l'Assemblée Générale Extraordinaire, les actionnaires d'**UNILOG SA** ont approuvé la clôture de la liquidation de la société.

- Rheinkraft International participe à la création de

GN Transportgesellschaft mbH. Cette entreprise est constituée au capital de 80.000,-€ souscrit et entièrement libéré par Rheinkraft International (à concurrence de 39.200,-€) et par les frères Nowak (chacun à concurrence de 20.400,-€).

GN Transportgesellschaft mbH est mise en équivalence dans les comptes consolidés à partir de 2009 à hauteur de 49%.

- Création de la société anonyme **YPTO** au capital de 3.000.000,-€ entièrement souscrit et libéré par la SNCB et représenté par 3.000 actions. Elle est intégrée globalement à 100% à partir de 2009.
- Inter Ferry Boats constituée à Bonneuil sur Marne la **SRL IFB France**, au capital de 1.500.000,-€ représenté par 150.000 parts sociales entièrement souscrites. IFB – seul actionnaire – libère le capital à concurrence de 1.000.000,-€.

Modifications intervenues en 2009 dans les participations - palier INFRABEL :

- Outre, les mouvements dans le capital d'Infrabel, à savoir :
 - la libération complémentaire de 44.050.000,- € ;
 - l'augmentation de 20.925.580,86 € par émission de nouvelles actions ;
 - diminution par transfert concomitant aux augmentations vers la rubrique "Subsides en capital".
- Adhésion d'Infrabel à la scrl nouvellement créée : **SPS FIN scrl** (objet social : tous travaux en rapport avec l'énergie renouvelable). Infrabel souscrit 4,55% du capital pour 10.000,- €. Cette société est laissée en dehors du périmètre de consolidation.
- Adhésion d'Infrabel à la scrl nouvellement créée : **GREENSKY scrl** (objet social : développement d'installations pour la production d'énergie électrique à partir de l'énergie éolienne). Cette société est créée au capital de 100.000,- € libéré à concurrence de 30.000,-€. Infrabel souscrit 10% du capital pour 3.000,-€. Cette société ne fait pas partie du périmètre de consolidation.

2. Bilan

Le total du bilan consolidé du Consortium SNCB-Holding & Infrabel s'élève à 27.170,9 millions € au 31.12.2009, contre 26.153,7 millions € en 2008, soit une différence de +3,89%.

a) À l'actif

Les actifs immobilisés s'élèvent à **17.781,3 millions €** soit, un accroissement par rapport à 2008, de 1.192,3 millions €. Cette variation s'observe quasi exclusivement dans les actifs incorporels et corporels qui progressent de 1.194,1 millions €, conséquence de la politique d'investissements du Groupe, dont :

- +1.129,6 millions € pour les têtes de palier (SNCB-Holding-Infrabel-SNCB) ;
- +35,4 millions € dans les filiales actives dans le secteur marchandises (principalement, acquisition par TRW de wagons de la SNCB) ;
- +26,3 millions € pour le sous-groupe Eurostation actif dans le secteur immobilier dans la région bruxelloise et la région flamande.

Les actifs circulants se montent à **9.389,6 millions €**, soit une diminution par rapport à 2008, de 175,1 millions €, dont :

- -354,6 millions € relatifs aux placements de trésorerie et valeurs disponibles, réduction se situant exclusivement au niveau des têtes de palier, conséquence notamment de l'accélération des investissements ;
- +171,2 millions € pour les créances dont +146,- millions € concernent le financement alternatif de matériel roulant.

La septième directive (83/349/CEE), en son article 12 § 3, prévoit que, dans le cas d'entreprises placées sous une direction unique et formant un consortium, il y a lieu d'additionner les capitaux propres de chacune des sociétés consolidantes en tenant compte du prescrit de l'article 19 § 2. Ce dernier mentionne explicitement que les actions détenues dans le capital de l'entreprise-mère, par elle-même ou par une autre entreprise comprise dans la consolidation, doivent être considérées dans les comptes consolidés comme des actions propres. Les actions détenues par la SNCB-Holding sur Infrabel ainsi que celles de la SNCB-Holding détenues par la Financière Rue de France sont reclassées parmi les actions propres. En 2009, le total des actions propres s'élève à 1,96 milliards €.

b) Au passif

L'évolution des capitaux propres par rapport à 2008 est de **692,3 millions €**, dont :

- +1.098,2 millions € relatifs aux subsides en capital (+1.096,6 millions € pour les têtes de palier) ;
- -405,7 millions € découlant de la variation des réserves consolidées, soit :
la part du résultat 2009 revenant au Groupe (-205,7 millions €) et le transfert (200 millions €), via l'affectation des résultats reportés d'Infrabel vers les subsides en capital. Ce transfert s'inscrit dans le cadre de la politique budgétaire 2009 de l'État.

Les provisions et impôts différés s'élèvent à 1.111,5 millions € soit, par rapport à 2008, une diminution de 125,8 millions € conséquence de l'application des normes IFRS au niveau du Groupe et plus spécifiquement de la ventilation en composantes des actifs corporels. Corollairement à cette application des composantes, les provisions pour gros entretiens et grosses réparations ont quasi été supprimées.

Les dettes s'élèvent à 9.268,- millions € soit, par rapport à 2008, une augmentation de 450,8 millions €.

	2009	2008	Δ
SNCB-Holding	8.328.027.695,24	7 764.235.805,05	563.791.890,19
Infrabel	276.641.342,55	432.395.162,47	-155.753.819,92
SNCB	449.845.631,63	400.471.269,49	49.374.362,14
Filiales	213.532.907,39	220.085.278,25	-6.552.370,86
	9.268.047.576,81	8.817.187.515,26	450.860.061,55

	Dettes à plus d'un an	Dettes d'un an au plus	Comptes de régularisation
SNCB-Holding	2.869.318.680,16	1.966.372.951,13	3.492.336.063,95
Infrabel	15.824,42	276.069.224,53	556.293,60
SNCB	235.859,99	249.168.727,74	200.441.043,90
Filiales	19.138.341,09	167.401.298,28	26.993.268,02
Total consolidé 2009	2.888.708.705,66	2.659.012.201,68	3.720.326.669,47

c) Compte de résultat

Le résultat consolidé – part du Groupe fait apparaître une perte de **- 205,7 millions €** contre +12,4 millions € pour l'exercice 2008.

La variation du Résultat trouve principalement son origine :

- dans les comptes des 3 têtes de palier ;
- dans la diminution de 86,4 millions € du résultat consolidé des filiales du palier SNCB-Holding. L'exercice 2008 a été marqué par une plus-value de 101,9 millions € suite à la vente par Eurostation des sociétés Instruction et Immo Instruction ;
- dans l'augmentation de 46,4 millions € du résultat consolidé des filiales du palier SNCB. Toutefois, cette variation découle principalement des écritures consolidées relatives aux wagons apportés en 2008 par la Sncb à Xpedys : en 2008, chez Xpedys, constitution d'une provision pour gros entretiens et grosses réparations pour lesdits wagons apportés par la SNCB (pour homogénéisation des règles d'évaluation). En 2009, reprise de la provision constituée en consolidé suite à l'application des normes IFRS (impact sur le résultat 2009 : +26,59 millions €).

B. Bilan

1. Actif

	31/12/2009	31/12/2008
ACTIFS IMMOBILISÉS	17.781.308.120,12	16.588.997.629,64
Frais d'établissement	453.083,14	602.118,14
Immobilisations incorporelles	1.552.015.955,40	1.544.267.159,81
Écarts de consolidation (positifs)	1.325.614,04	1.940.245,90
IV. Immobilisations corporelles	16.073.885.579,39	14.887.462.413,33
Terrains et constructions	3.982.613.871,48	3.276.722.174,49
Installations, machines et outillage	5.612.263.536,08	5.070.627.914,90
Mobilier et matériel roulant	1.052.629.205,79	1.242.756.657,68
Location-financement et droits similaires	1.398.205.141,47	888.068.325,81
Autres immobilisations corporelles	126.743.728,65	369.941.974,12
Immobilisations en cours et acomptes versés	3.901.430.095,92	4.039.345.366,33
Immobilisations financières	153.627.888,15	154.725.692,46
Entreprises mises en équivalence	137.036.338,32	133.392.154,47
Participations	83.154.379,06	80.374.448,25
Créances	53.881.959,26	53.017.706,22
Autres entreprises	16.591.549,83	21.333.537,99
Participations, actions et parts	13.359.152,71	16.587.478,68
Créances	3.232.397,12	4.746.059,31
ACTIFS CIRCULANTS	9.389.581.823,29	9.564.713.806,50
Créances à plus d'un an	3.531.791.314,30	3.493.767.922,27
Créances commerciales	24.077.893,32	22.956.874,80
Autres créances	3.507.713.420,98	3.470.811.047,47
Stocks et commandes en cours d'exécution	593.037.474,91	481.527.028,07
Stocks	453.679.823,95	370.831.770,40
Approvisionnements	430.376.714,77	351.000.680,05
En-cours de fabrication	18.553.521,91	14.108.233,81
Produits finis	300.879,50	285.261,57
Marchandises	2.003.308,37	2.532.590,33
Immeubles destinés à la vente		
Acomptes versés	2.445.399,40	2.905.004,64
Commandes en cours d'exécution	139.357.650,96	110.695.257,67
Créances à un an au plus	1.537.061.550,76	1.403.886.118,98
Créances commerciales	532.730.235,20	406.598.846,58
Autres créances	1.004.331.315,56	997.287.272,40
Placements de trésorerie	3.439.578.932,35	3.792.870.072,19
Actions propres	1.955.992.773,86	1.890.908.855,10
Autres placements	1.483.586.158,49	1.901.961.217,09
Valeurs disponibles	54.841.941,35	56.077.783,68
Comptes de régularisation	233.270.609,62	336.584.881,31
TOTAL DE L'ACTIF	27.170.889.943,41	26.153.711.436,14

2. Passif

	31/12/2009	31/12/2008
CAPITAUX PROPRES	16.785.473.043,85	16.093.171.748,85
Capital	2.191.840.429,39	2.191.840.429,39
Capital souscrit	2.301.853.929,39	2.345.903.929,39
Capital non appelé	(110.013.500,00)	(154.063.500,00)
Prime d'émission	299.317.752,80	299.317.752,80
Plus-values de réévaluation	4.079.835,98	4.079.835,98
Réserves consolidées (annexe XI)	(696.509.441,27)	(290.763.745,97)
Écarts de consolidation (négatifs) (annexe XII)	24.701.897,15	24.689.799,97
Écarts de conversion	14.480.670,20	14.646.702,35
Subsides en capital	14.947.561.899,60	13.849.360.974,33
INTÉRÊTS DE TIERS	5.879.881,66	6.088.509,71
Intérêts de tiers	5.879.881,66	6.088.509,71
PROVISIONS, IMPÔTS DIFFÉRÉS ET LATENCES FISCALES	1.111.489.441,09	1.237.263.662,32
Provisions pour risques et charges	1.111.437.143,69	1.237.231.773,96
Pensions et obligations similaires	336.835.730,58	319.373.324,43
Charges fiscales	809.206,00	5.330.993,92
Grosses réparations et gros entretien	2.588.816,32	164.491.389,88
Autres risques et charges	771.203.390,79	748.036.065,73
Impôts différés et latences fiscales (annexe VI. B.)	52.297,40	31.888,36
DETTES	9.268.047.576,81	8.817.187.515,26
Dettes à plus d'un an (annexe XIII)	2.888.708.705,66	2.485.663.996,20
Dettes financières	2.863.506.594,79	2.390.136.558,80
Emprunts subordonnés	302.568,75	669.076,38
Emprunts obligataires non subordonnés	661.902.058,12	665.797.276,09
Dettes de location-financement et assimilées	1.000.161.466,79	734.406.295,54
Établissements de crédit	1.197.740.178,93	989.263.910,79
Autres emprunts	3.400.322,20	
Dettes commerciales	14.757.186,66	85.080.673,50
Fournisseurs	14.757.186,66	85.080.673,50
Effets à payer		
Acomptes reçus sur commandes	10.065.280,00	10.065.280,00
Autres dettes	379.644,21	381.483,90
Dettes à un an au plus (annexe XIII)	2.659.012.201,68	2.599.405.722,31
Dettes à plus d'un an échéant dans l'année	83.533.337,97	92.240.947,38
Dettes financières	317.769.066,84	282.054.662,18
Établissements de crédit	1.240.196,50	6.198.356,67
Autres emprunts	316.528.870,34	275.856.305,51
Dettes commerciales	870.027.054,23	679.505.042,61
Fournisseurs	870.027.054,23	679.421.468,00
Effets à payer		83.574,61
Acomptes reçus sur commandes	29.093.325,30	26.122.199,54
Dettes fiscales, salariales et sociales	495.948.541,40	437.646.428,25
Impôts	87.536.816,70	85.066.487,07
Rémunérations et charges sociales	408.411.724,70	352.579.941,18
Autres dettes	862.640.875,94	1.081.836.442,35
Comptes de régularisation	3.720.326.669,47	3.732.117.796,75
TOTAL DU PASSIF	27.170.889.943,41	26.153.711.436,14

C. Compte de résultats

1. Compte de résultats

COMPTE DE RÉSULTATS	2009	2008
Ventes et prestations	3.682.398.640,66	4.048.824.452,27
Chiffre d'affaires	2.831.451.158,07	3.340.752.496,67
Variation des en-cours de fabrication, des produits finis et des commandes en cours d'exécution (augmentation + , réduction -)	30.857.903,13	16.004.127,04
Production immobilisée	674.064.261,33	605.605.670,95
Autres produits d'exploitation	146.025.318,13	86.462.157,61
Coût des ventes et des prestations (-)	(4.470.505.985,64)	(4.259.492.403,05)
Approvisionnements et marchandises	236.271.714,75	276.630.990,62
Achats	307.542.717,21	330.019.121,62
Variation des stocks (augmentation - , réduction +)	(71.271.002,46)	(53.388.131,00)
Services et biens divers	1.268.160.221,83	1.525.903.522,19
Rémunérations, charges sociales et pensions	2.234.262.361,35	2.088.252.695,59
Amortissements et réductions de valeur sur frais d'établissement, sur immobilisations incorporelles et corporelles	781.913.922,85	367.136.489,31
Réductions de valeur sur stocks, sur commandes en cours d'exécution et sur créances commerciales dotations + , reprises -)	(73.315,93)	29.635.604,54
Provisions pour risques et charges (dotations + , utilisations et reprises -)	(70.974.870,93)	(45.336.521,31)
Autres charges d'exploitation	20.945.951,72	17.269.622,11
Charges d'exploitation portées à l'actif au titre de frais de restructuration		
Amortissements sur écarts de consolidation positifs		
Bénéfice d'exploitation (+)		
Perte d'exploitation (-)	(788.107.344,98)	(210.667.950,78)
Produits financiers	2.341.826.592,19	655.013.916,17
Produits des immobilisations financières	1.581.212,41	1.991.125,34
Produits des actifs circulants	85.826.038,51	152.651.527,99
Autres produits financiers	2.254.419.341,27	500.371.262,84
Charges financières (-)	(1.529.287.245,87)	(293.410.543,58)
Charges des dettes	135.942.672,85	153.883.678,78
Amortissements sur écarts de consolidation positifs	680.706,20	613.575,30
Réductions de valeur sur actifs circulants autres que ceux visés sub.II.E. (dotations + , reprises -)	3.904.498,83	6.306.443,79
Autres charges financières	1.388.759.367,99	132.606.845,71
Bénéfice courant, avant impôts (+)	24.432.001,34	150.935.421,81
Perte courante, avant impôts (-)		
Produits exceptionnels	2.441.732.343,99	313.050.043,74
Reprises d'amortissements et de réductions de valeur sur immobilisations incorporelles et corporelles	1.458.526.744,51	21.620.359,03
Reprises d'amortissements sur écarts de consolidation		
Reprises de réductions de valeur sur immobilisations financières	99.195,20	2.247.793,52
Reprises de provisions pour risques et charges exceptionnels	166.508.500,71	17.564.074,57

Plus-values sur réalisation d'actifs immobilisés	48.817.553,16	152.477.835,66
Autres produits exceptionnels	767.780.350,41	119.139.980,96
Charges exceptionnelles (-)	(2.669.000.261,17)	(450.198.347,42)
Amortissements et réductions de valeur exceptionnels sur frais d'établissement, sur immobilisations incorporelles et corporelles	556.399.647,16	277.682.614,35
Amortissements exceptionnels sur écarts de consolidation positifs		
Réductions de valeur sur immobilisations financières	1.315.446,37	22.047,38
Provisions pour risques et charges exceptionnels	149.347.211,70	118.032.342,23
Moins-values sur réalisation d'actifs immobilisés	27.100.666,38	1.256.290,06
Autres charges exceptionnelles	1.934.837.289,56	53.205.053,40
Charges exceptionnelles portées à l'actif au titre de frais de restructuration		
Écarts de consolidation négatifs		
Bénéfice de l'exercice, avant impôts (+)		13.787.118,13
Perte de l'exercice, avant impôts (-)	(202.835.915,84)	
Transfert aux impôts différés et latences fiscales (-)		(11.964,48)
Prélèvements sur les impôts différés et les latences fiscales (+)	8.782,28	6.127,06
Impôts sur le résultat (-) (+)	(2.207.302,45)	(2.720.891,04)
Impôts (-)	(2.797.096,23)	(3.199.584,22)
Régularisations d'impôts et reprises de provisions fiscales (+)	589.793,78	478.693,18
Bénéfice de l'exercice (+)		11.060.389,67
Perte de l'exercice (-)	(205.034.436,01)	
Quote-part dans le résultat des entreprises mises en équivalence	(674.189,10)	1.609.931,61
Résultats en bénéfice (+)	3.859.457,26	4.087.061,24
Résultats en perte (-)	(4.533.646,36)	(2.477.129,63)
Bénéfice consolidé (+)		12.670.321,28
Perte consolidée (-)	(205.708.625,11)	
Part des tiers dans le résultat	37.070,32	239.767,66
Part du groupe dans le résultat	(205.745.695,43)	12.430.553,62

2. Affectations et prélèvements

Bénéfice (Perte) de l'exercice à affecter	(205.745.695,43)	12.430.553,62
Prélèvements sur les Capitaux Propres	(200.000.000,00)	
Sur le Capital et les primes d'émission		
Sur les Primes d'émission		
Sur les Réserves (Mère)	(200.000.000,00)	
Affectations aux Réserves	205.745.695,43	(12.430.553,62)
Maisons-mères	(285.512.682,77)	64.127.411,83
Autres entreprises du périmètre	79.766.987,34	(51.696.858,21)
Bénéfice à distribuer		

D. Commentaire (annexes)

1. Périmètre de consolidation et méthode de consolidation

a) Filiales comprises dans la consolidation par intégration globale en application de l'article 134,1°

DENOMINATION, adresse complète du SIEGE et, pour les entreprises de droit belge, mention du NUMERO DE TVA ou du NUMERO NATIONAL	Fraction du capital détenue (en %)	Variation du % de détention du capital (par rapport à l'exercice précédent)
SA de droit public SNCB Avenue de la Porte de Hal 40 1060 BRUXELLES - BE 0869 763 069	100,00%	
GmbH RHEINKRAFT INTERNATIONAL Beecker Strasse 11 - DE - 47166 DUISBURG	100,00%	
SPRL ON SITE RAIL Houtdok 25A - 2030 ANVERS BE 0474 471 639	100,00%	
GmbH RKS RHEINKRAFT VERWALTUNGS Beecker Strasse 11 - DE - 47166 DUISBURG	100,00%	
KG RKS RHEINKRAFT & CO Beecker Strasse 11 - DE - 47166 DUISBURG	100,00%	
SA TRANSPORT ROUTE WAGON Rue des deux gares 80 - 1070 BRUXELLES BE 0405 772 081	99,20%	+ 5,94%
SA LIEGE LOGISTICS INTERMODAL (L.L.I.) Rue de l'aéropostale 25 - 4460 GRACE HOLLOGNE BE 0477 584 547	65,75%	
SA E.T.G. - INVEST Transportlaan 12 - 3600 GENK BE 0453 932 284	100,00%	
SA E.T.G. - EXPLOITATIE Avenue du Port 100 - 1000 BRUXELLES BE 0453 905 956	100,00%	
SARL OSR FRANCE Domaine Paindavoine 13, Rue Berthelot - FR - 59000 LILLE	100,00%	
SA YPTO Avenue de la Porte de Hal 40 1060 BRUXELLES - BE 0821 220 410	100,00%	Entrée dans le périmètre en 2009
SA INTER FERRY BOATS Houtdok 25A - 2030 ANVERS BE 0403 425 869	99,99%	
SA RAIL INFRA LOGISTICS Houtdok 25A - 2030 ANVERS BE 0419 938 536	100,00%	
SRL IFB ITALIA Via Panseri 118 IT - 28100 NOVARA	100,00%	Entrée dans le périmètre en 2009
SRL IFB FRANCE Route de l'île Barbière Bât. B6 FR - 94387 Bonneuil sur Marne	100,00%	Entrée dans le périmètre en 2009

SA XPEDYS Rue des deux Gares 80 - 1070 BRUXELLES BE 0896 067 192	99,99%	
SA RKE Kambalastraat 14 - Houtdok Noordkaai Haven 26 2030 ANVERS	61,46%	
SA RAIL FACILITIES Rue de France 58 - 1060 BRUXELLES BE 0403 265 325	100,00%	
SA EUROSTATION Rue Brogniez 54 - 1070 BRUXELLES BE 0446 601 757	100,00%	
SA TUC RAIL Avenue Fonsny 39 - 1060 BRUXELLES BE 0447 914 029	100,00%	
SA EURO LIEGE TGV Place de Bronckart 26 - 4000 LIEGE BE 0451 150 562	75,00%	
SA CHANTIER DE CREOSOTAGE DE BRUXELLES Avenue de Vilvorde 304 - 1130 BRUXELLES BE 0428 821 954	51,00%	
SA SYNTIGO Place Marcel Broodthaers 8 - 1060 BRUXELLES BE 0476 975 427	100,00%	
SA FONCIERE RUE DE FRANCE Rue de France 58 - 1060 BRUXELLES BE 0433 939 101	100,00%	
SA FINANCIERE RUE DE FRANCE Rue de France 56-58 - 1060 BRUXELLES BE 0878 467 335	100,00%	
SA WOODPROTECT BELGIUM Wiedauwkaai 91A - 9000 GENT BE 0442 279 220	99,89%	
SA EURO IMMO STAR Rue Brogniez 54 - 1070 BRUXELLES BE 0451 777 894	100,00%	
SA STEDELIJKE ONTWIKKELINGSMATSCHAPPIJ HASSELT (SOHA) Grote Broomstraat 41 - 3500 HASSELT	98,75%	Entrée dans le périmètre en 2009
SA STEDELIJKE ONTWIKKELINGSMATSCHAPPIJ FABIOLALAAN (SOFA) Raketstraat 1 - 9000 GAND	100,00%	Entrée dans le périmètre en 2009
SA B-PARKING Rue de France 56-58 - 1060 BRUXELLES BE 0899 438 834	100,00%	
SA SPV 162 Rue de France 58 - 1060 BRUXELLES BE 0886 279 892	100,00%	
SA SPV ZWANKENDAMME Rue de France 58 - 1060 BRUXELLES BE 0888 985 105	100,00%	
SA SPV BRUSSELS PORT Rue de France 58 - 1060 BRUXELLES BE 0889 172 472	100,00%	
SA TRANSURB TECHNIRAIL Rue Ravenstein 60 B 18 - 1000 BRUXELLES BE 0413 393 907	88,00%	

SA RAILTOUR Av. de la Porte de Hal 40 - 1060 BRUXELLES BE 0402 698 765	95,44%	
SRL INGINERIE PENTRU TRANSPORTURI URBANE SI FERVIARE Bd. Dinicu Golescu 38 (5 ^{ème}) RO - 77113 BUCURESTI 1 - ROMANIA	100,00%	
TRANSURB - TUC RAIL Association Momentanée Rue Ravenstein 60 B 18 - 1000 BRUXELLES BE 0872 695 934	100,00%	
GmbH HAEGER & SCHMIDT INTERNATIONAL Vinckeweg 22 - DE - 47119 DUISBURG	100,00%	
GmbH H&S CONTAINER LINE Vinckeweg 22 - DE - 47119 DUISBURG	100,00%	
BV H&S INTERNATIONAL ZWIJNDRECHT Maasboulevard 30-32 NL - 3331 ML ZWIJNDRECHT	100,00%	

b) Filiales qui ne sont pas consolidées par intégration globale

DÉNOMINATION, adresse complète du SIÈGE et, pour les entreprises de droit belge, mention du NUMÉRO DE TVA ou du NUMÉRO NATIONAL	Fraction du capital détenue (en %)	Motif de l'exclusion
GmbH KREAS GRUNDSTÜCKVERWALTUNGS-GESELLSCHAFT U CO. UMSCHLAGHALLE I DUISBURG OHG Wilhelm-Theodor-Römheld-Str. 30 DE - 55130 MAINZ	94,00%	art.107 - 3°
SA TRANSURB ARGENTINE Posadas 1120 16° B 1011 BUENOS AIRES - ARGENTINE	99,00%	art.107 - 3°
Ltd TRANSURB JAMAÏQUE Ellesmer Road 8 - Kingston 10 - JAMAÏCA	100,00%	art.107 - 3°
GmbH LIMONIT GRUNDSTÜCKVERWALTUNGS-GESELLSCHAFT & Co. UMSCHLAGHALLE II DUISBURG OHG Wilhelm-Theodor-Römheld-Str. 30 DE - 55130 MAINZ	94,00%	art.107 - 3°

c) Filiales communes comprises dans la consolidation par intégration proportionnelle

DÉNOMINATION, adresse complète du SIÈGE et, pour les entreprises de droit belge, mention du NUMÉRO DE TVA ou du NUMÉRO NATIONAL	Fraction du capital détenue (en %)	Variation du % de détention du capital (par rapport à l'exercice précédent)
SA ASSOCIATED TERMINAL OPERATORS Zandvoort 2, Haven 350 - 2030 ANVERS BE 0882 650 114	50%	
SA PUBLIFER Boulevard de la Plaine 5 - 1050 BRUXELLES BE 0402 695 993 Représentation proportionnelle des deux actionnaires	50%	
SA BENE RAIL INTERNATIONAL Avenue de la Porte de Hal 40 - 1060 BRUXELLES BE 0479 863 354	50%	
SA SOFA INVEST Rue Brogniez 54 1070 Anderlecht BE 0821 479 043	50%	Entrée dans le périmètre en 2009
SCRL THALYS INTERNATIONAL Place Stéphanie 20 Bus 15 - 1050 BRUXELLES BE 0455 370 557	28,00%	
SA TERMINAL E.C.E. Sart d'Avette 110 - 4400 FLEMALLE BE 0878 226 320	50,00%	
SM COBRA Corridor Opération B-Cargo Railion Avenue de la Porte de Hal 40 - 1060 BRUXELLES	50,00%	
EWIV EURATEL Europaplatz 1 - AT - 1150 WENEN De par sa nature juridique, le groupement est assimilé à une filiale commune.	Constitué sans capital	
Ltd. EUROSTAR GROUP Times House - Bravingtonswalk Regent Quarter - GB - LONDON N1 9AW	33,33%	
GEIE IV-INFRA/TUC RAIL Noordhoek 37 - NL - 3350 CD PAPENFRECHT	50,00%	
GEIE CORRIDOR C 9, Place de la Gare - LU - 1616 LUXEMBOURG	42,00%	
GmbH ETK EURO TERMINAL KEHL Hafenstrasse 35 - DE - 77694 KEHL	50,00%	
GmbH RO-RO-SERVICE BERLIN GSG - Hof Plauener Strasse 163-165 DE - 13053 Berlin	50,00%	Entrée dans le périmètre en 2009
SA COIL TERMINAL Napelsstraat 79 - 2000 ANVERS 1 BE 0412 581 580 Représentation proportionnelle des deux actionnaires.	50,00%	

d) Filiales communes qui ne sont pas consolidées par intégration proportionnelle

DÉNOMINATION, adresse complète du SIÈGE et, pour les entreprises de droit belge, mention du NUMÉRO DE TVA ou du NUMÉRO NATIONAL	Fraction du capital détenue (en %)	Variation du % de détention du capital (par rapport à l'exercice précédent)
GIE EURAIL GROUP PO Box 21 12 - NL - 3500 GC UTRECHT	2,35%	art.107 - 1°

e) Entreprises mises en équivalence

DÉNOMINATION, adresse complète du SIÈGE et, pour les entreprises de droit belge, mention du NUMÉRO DE TVA ou du NUMÉRO NATIONAL	Fraction du capital détenue (en %)	Variation du % de détention du capital (par rapport à l'exercice précédent)
GmbH GN TRANSPORTGESELLSCHAFT Beecker Strasse 11 -DE- 47166 DUISBURG	49,00%	Entrée dans le périmètre en 2009
SPZ O.O BEST LOGISTICS Ul Wielka Odrzanska 30/5 - P 70-535 SZCZECIN	40,00%	
SA TERMINAL ATHUS Rue du Terminal 13 - 6791 ATHUS BE 0419 149 074	24,90%	
SA CHARLEROI DRY PORT Rue de Marcinelle 31 - 6000 CHARLEROI BE 0468 920 665	22,86%	
SA IFB SERVICE CENTER Houtdok 25A - 2030 ANVERS BE 0472 910 632	30,00%	
SA COMBI-MED Avenue du Port 100 - 1000 BRUXELLES BE 0448 488 210	40,00%	
SA COMBINANT Scheldelaan 800 Haven 755 - 2040 ANVERS BE 0807 056 529	20,00%	
SA L.A. GROUP (en liquidation) Rue de France 56-58 - 1060 BRUXELLES BE 0419 345 054	100,00%	
SA BRUSSELS WOOD RENEWABLE Avenue de Vilvorde 304 - 1130 BRUXELLES BE 0808 646 933	24,00%	
SA ANNEIS Ten Stadhuize - Grote Markt 1 - 2000 ANVERS BE 0476 327 705	49,05%	
SA HASSELT STATIONSOMGEVING Kempische Steenweg 293 b16 - 3500 HASSELT BE 0862 570 223	50,00%	
SA OPTIMOBIL BELGIUM Rue Thérésienne 7A - 1000 BRUXELLES BE 0865 739 846	24,01%	Entrée dans le périmètre en 2009
SA RAILTEAM Stationsplein 9 - De Oost NL - 1012 AB Amsterdam	10,00%	
SA BELGORAIL Rue Ravenstein 60 - 1000 BRUXELLES BE 0865 739 846	33,33%	
SA SEA-RAIL Skaldenstraat 1 - 9042 GAND BE 0465 812 905	35,00%	
SA SIBELIT Avenue de la Gare 65 - LU - 1611 LUXEMBOURG	42,50%	
EUROFIMA Société européenne pour le financement de matériel ferroviaire Ritterhof/Rittergasse 20 - Case Postale CH-4001 BALE	9,80%	
SA A+ LOGISTICS (en liquidation) 10, Rue du Chateau - FR - 59100 ROUBAIX	100,00%	

f) Entreprises associées qui ne sont pas mises en équivalence

DÉNOMINATION, adresse complète du SIÈGE et, pour les entreprises de droit belge, mention du NUMÉRO DE TVA ou du NUMÉRO NATIONAL	Fraction du capital détenue (en %)
AS SOBETRA Andreia Zarnova 1 - 91702 Trnava - REPUBLIC SLOVAK	30,00%
Sarl AFFRETEMENTS VAN REETH 53 bis, Quai des Grands-Augustins FR - 75006 PARIS	26,00%

g) Entreprises autres que les filiales et les entreprises associées

DÉNOMINATION, adresse complète du SIÈGE et, pour les entreprises de droit belge, mention du NUMÉRO DE TVA ou du NUMÉRO NATIONAL	Fraction du capital détenue (en %)
DRY PORT MOUSCRON-LILLE INTERNATIONAL NV Boulevard de l'Eurozone 97 - 7700 MOUSCRON BE 0460 426 930	17,97%
EUROPEAN BULK TERMINALS NV Skaldenstraat 1 - 9042 GAND BE 0447 744 674	14,07%
INTER-CAPITAL AND REGIONAL RAIL LIMITED 7 Triton Square - GB - London NW1 3HG	14,99%
INTERCONTAINER-INTERFRIGO SA Rue de France 85 - 1060 BRUXELLES BE 0403 449 724	11,52%
NOVATRANS ITALIA SA Via Tosseti 90 - MILAN	18,00%
S.G.I.D. Owendo - Libreville, GABON	11,10%
GREENSKY SCRL Boulevard du Régent 8 - 1000 Bruxelles BE 0817 203 422	10,00%
RAILINK BV Stationsplein 9 - De Oost NL - 1012 AB AMSTERDAM	10,00%

2. État des frais d'établissement

	2009
Valeur comptable nette au terme de l'exercice précédent	602.118,14
Mutations de l'exercice :	
- Nouveaux frais engagés	17.778,14
- Amortissements (-)	(166.813,14)
- Écarts de conversion (+) (-)	
- Autres variations (+) (-)	
Valeur comptable nette au terme de l'exercice	453.083,14
dont :	453.083,14
- Frais de constitution et d'augmentation de capital, frais d'émission d'emprunts et autres frais d'établissement	
- Frais de restructuration	

3. État des immobilisations incorporelles

	Frais de recherche et de développement	Concessions, brevets, licences, etc.	Goodwill	Acomptes versés
VALEUR D'ACQUISITION				
Au terme de l'exercice précédent	15.259.845,26	1.803.320.424,33	5.414.444,20	2.173.451,39
Mutations de l'exercice:				
- Acquisitions, y compris la production immobilisée	598.958,17	174.886.297,69	7.000,00	2.207.958,77
- Cessions et désaffectations (-)	(300.988,35)	(117.030.198,06)		(35.305,30)
- Transferts d'une rubrique à une autre (+) (-)	2.181.430,06	279.361,23		(2.181.430,06)
- Écarts de conversion (+) (-)				
- Autres variations		(60.599.185,53)		0,01
Au terme de l'exercice	17.739.245,14	1.800.856.699,66	5.421.444,20	2.164.674,81
AMORTISSEMENTS ET RÉDUCTIONS DE VALEUR				
Au terme de l'exercice précédent	12.861.191,15	265.569.700,14	3.467.210,83	2.903,25
Mutations de l'exercice:				
- Actées	1.356.890,08	146.485.480,72	456.799,54	60.352,80
- Reprises car excédentaires (-)		(39.413.315,59)		
- Acquis de tiers				
- Annulées à la suite de cessions et désaffectations (-)	(300.988,35)	(117.030.128,66)		(35.305,30)
- Transférées d'une rubrique à une autre (+) (-)		712.974,29		
- Écarts de conversion (+) (-)				
- Autres variations	(19.411,36)			(8.245,13)
Au terme de l'exercice	13.897.681,52	256.324.710,90	3.924.010,37	19.705,62
VALEUR COMPTABLE NETTE AU TERME DE L'EXERCICE (a) - (c)	3.841.563,62	1.544.531.988,76	1.497.433,83	2.144.969,19

4. État des immobilisations corporelles

	Terrains et constructions (rubrique IV.A.)	Installations, machines et outillage (rubrique IV.B.)	Mobilier et matériel roulant (rubrique IV.C.)	Location-financement et droits similaires (rubrique IV.D.)	Autres immobilisations corporelles (rubrique IV.E.)	Immobilisations en cours et acomptes versés (rubrique IV.F.)
VALEUR D'ACQUISITION						
Au terme de l'exercice précédent	4.226.329.575,46	10.676.645.020,41	2.630.175.933,43	1.226.912.663,32	740.199.396,12	4.039.345.366,33
Mutations de l'exercice :						
- Acquisitions, y compris la production immobilisée	10.471.527,05	26.880.093,36	10.885.339,66	5.569.576,54	22.301.360,11	2.501.572.268,09
- Cessions et désaffectations	(66.810.950,68)	(259.103.552,30)	(274.825.230,23)	(233.030.125,08)	(311.932.531,62)	
- Transferts d'une rubrique à une autre	1.104.699.646,66	620.764.963,56	104.804.069,10	725.964.998,50	77.186.810,79	(2.633.699.849,84)
- Écarts de conversion		422,98				
- Autres variations	(256.522.134,66)	(713.042.244,35)	1.455.036,30		8.511.369,03	(5.787.688,66)
Au terme de l'exercice	5.018.167.663,83	10.352.144.703,66	2.472.495.148,26	1.725.417.113,28	536.266.404,43	3.901.430.095,92
PLUS-VALUES						
Au terme de l'exercice précédent		262.997,19	1.012.271,72		7.091.204,17	
Mutations de l'exercice :						
- Actées						
- Acquis de tiers						
- Annulées						
- Transférées d'une rubrique à une autre						
- Écarts de conversion						
- Autres variations			(1.012.271,72)			
Au terme de l'exercice		262.997,19			7.091.204,17	
AMORTISSEMENTS ET RÉDUCTIONS DE VALEUR						
Au terme de l'exercice précédent	949.607.400,97	5.606.280.102,70	1.388.431.547,47	338.844.337,51	377.348.626,17	
Mutations de l'exercice :						
- Actées	214.720.131,64	707.829.091,48	159.946.732,40	12.950.705,64	100.286.264,68	
- Repris car excédentaires	(152.271.516,70)	(1.236.232.942,03)	(34.074.695,93)	(70.383,33)	(2.197.887,24)	
- Acquis de tiers						
- Annulés à la suite de cessions et désaffectations	(59.428.786,78)	(258.983.354,43)	(101.857.829,16)		(71.048.162,47)	
- Transférés d'une rubrique à une autre	83.145.518,62	(78.967.721,09)	7.396.877,37	(24.512.688,00)	12.225.038,81	
- Écarts de conversion		422,98				
- Autres variations	(218.955,40)	218.565,16	23.310,32	(0,01)		
Au terme de l'exercice	1.035.553.792,35	4.740.144.164,77	1.419.865.942,47	327.211.971,81	416.613.879,95	
VALEUR COMPTABLE NETTE AU TERME DE L'EXERCICE (a)+(b)-(c)	3.982.613.871,48	5.612.263.536,08	1.052.629.205,79	1.398.205.141,47	126.743.728,65	3.901.430.095,92
dont:						
- terrains et constructions				7.480.309,23		
- installations, machines et outillage				96.582,17		
- mobilier et matériel roulant				1.390.628.250,07		

5. État des immobilisations financières

1. Participations		Entreprises mises en équivalence	Autres entreprises
		(rubrique V.A.1.)	(rubrique V.B.1.)
VALEUR D'ACQUISITION			
Au terme de l'exercice précédent		80.734.448,25	26.895.189,55
Mutations de l'exercice :	- Acquisitions	74.326,43	20.000,00
	- Cessions et retraits	(1.345.341,49)	
	- Transferts d'une rubrique à une autre	(690,46)	500.000,00
	- Écarts de conversion	(155.504,22)	
	- Autres variations		(3.100.903,69)
Au terme de l'exercice		79.307.238,51	24.314.285,86
PLUS-VALUES			
Au terme de l'exercice précédent			
Mutations de l'exercice :	- Actées		
	- Acquisées de tiers		
	- Annulées		
	- Écarts de conversion		
	- Transférées d'une rubrique à une autre		
	- Autres variations		
Au terme de l'exercice			
RÉDUCTIONS DE VALEUR			
Au terme de l'exercice précédent			10.307.710,87
Mutations de l'exercice :	- Actées		205.446,37
	- Reprises car excédentaires		(65.024,09)
	- Acquisées de tiers		
	- Annulées à la suite de cessions et désaffectations		
	- Écarts de conversion		
	- Transférées d'une rubrique à une autre		500.000,00
	- Autres variations		
Au terme de l'exercice			10.948.133,15
MONTANTS NON APPELÉS			
Au terme de l'exercice précédent		360.000,00	
Mutations de l'exercice			7.000,00
Au terme de l'exercice		360.000,00	7.000,00
VARIATIONS DES CAPITAUX PROPRES DES ENTREPRISES MISES EN ÉQUIVALENCE		4.207.140,55	
Quote-part dans le résultat de l'exercice		(674.189,10)	
Éliminations du montant des dividendes afférents à ces participations		(1.650.300,03)	
Autres types de variations des capitaux propres		6.531.629,68	
VALEUR COMPTABLE NETTE AU TERME DE L'EXERCICE (a) + (b) - (c) - (d) + (e)		83.154.379,06	13.359.152,71
2. Créances		(rubrique V.A.2.)	(rubrique V.B.2.)
VALEUR COMPTABLE NETTE AU TERME DE L'EXERCICE PRÉCÉDENT		53.017.706,22	4.746.059,31
Mutations de l'exercice :	- Additions	864.253,04	1.857.369,39
	- Remboursements	(1.150.000,00)	(1.556.645,96)
	- Réductions de valeur actées	(300.000,00)	(310.000,00)
	- Réductions de valeur reprises		34.171,11
	- Écarts de conversion		
	- Autres	415.000,00	(1.538.556,73)
VALEUR COMPTABLE NETTE AU TERME DE L'EXERCICE		53.881.959,26	3.232.397,12
RÉDUCTIONS DE VALEUR CUMULÉES SUR CRÉANCES AU TERME DE L'EXERCICE			(640.928,89)

6. État des réserves consolidées

	2009
RÉSERVES CONSOLIDÉES AU TERME DE L'EXERCICE PRÉCÉDENT	(290.763.745,97)
Mutations de l'exercice :	
- Quote-part du groupe dans le résultat consolidé	(205.745.695,43)
- Autres variations (À ventiler pour les montants significatifs non attribués à la quote-part du groupe dans le résultat consolidé)	(199.999.999,87)
Infrabel - Transfert vers les subsides en capital (Art 204 de la Loi-programme du 23 décembre 2009)	(200.000.000,00)
RÉSERVES CONSOLIDÉES AU TERME DE L'EXERCICE	(696.509.441,27)

7. État des écarts de consolidation et de mise en équivalence

	Écarts de consolidation		Écarts de mise en équivalence	
	Positifs	Négatifs	Positifs	Négatifs
VALEUR COMPTABLE NETTE AU TERME DE L'EXERCICE PRÉCÉDENT	1.940.245,90	1.952.850,55		22.736.949,42
Mutations de l'exercice :				
- Variations dues à une augmentation du pourcentage de détention	52.257,29	1.070,84		
- Variations dues à une diminution du pourcentage de détention				
- Amortissements	(665.832,59)		(14.873,61)	
- Écarts portés en résultats				
- Autres variations	(1.056,56)	11.026,34	14.873,61	
- Transferts d'une rubrique à une autre				
- Écarts de conversion				
VALEUR COMPTABLE NETTE AU TERME DE L'EXERCICE	1.325.614,04	1.964.947,73		22.736.949,42

8. Résultats d'exploitation

a) Chiffre d'affaires net par région

	Afrique	Amérique du Nord	Amérique du Sud	Asie	Europe	Océanie	TOTAL par "Activité"
Voyageurs					1.744.707.555,99		1.744.707.555,99
Colis Eurocargo					121.315.966,47		121.315.966,47
Colis air & Sea							0,00
Fret Eurocargo							0,00
Fret air & Sea							0,00
Fret full loads					198.190.081,28		198.190.081,28
Exploitation Terminal logistics		748.265,47			19.682.113,79		20.430.379,26
Location, concessions, .. Parcels					47.885.472,71		47.885.472,71
Bureau d'études & immobilier	3.217.856,96		1.034.339,39	94.551,19	69.980.147,27		74.326.894,81
Autres prestations services		653.006,00			439.443.987,87		440.096.993,87
Mise à disposition de personnel					6.895.419,99		6.895.419,99
Divers		21.649,00			177.580.744,69		177.602.393,69
TOTAL par Zone géographique	3.217.856,96	1.422.920,47	1.034.339,39	94.551,19	2.825.681.490,06	0,00	2.831.451.158,07

b) Chiffre d'affaires agrégé du Groupe en Belgique

Ces chiffres donnent la somme des ventes réalisées par les entreprises du Groupe en Belgique.

2009	2008
2.583.825.341,86	2.971.418.387,45

c) Effectif moyen du personnel et frais de personnel

	Entreprises consolidées par intégration globale	Entreprises consolidées par intégration proportionnelle
	2009	2009
Effectif moyen du personnel	39.073	41
Ouvriers	21.330	25
Employés	16.919	12
Personnel de direction	815	4
Autres	9	
Frais de personnel (rubrique II.C.)	2.231.531.733,27	2.730.628,08
Rémunérations et charges sociales	2.231.393.958,36	2.730.628,08
Charges des pensions	137.774,91	
Effectif moyen du personnel en Belgique occupé par les entreprises du groupe	224	1
Personnel intérimaire et personnes mises à la disposition de l'entreprise		
Nombre total à la date de clôture	163	10
Nombre moyen calculé en équivalents temps plein	136	17
Nombre effectif d'heures prestées	200.403	30.144
Frais pour l'entreprise	23.730.956,33	2.657.802,33

d) Résultats exceptionnels

Ventilation des AUTRES PRODUITS EXCEPTIONNELS, s'ils sont importants	2009
- Convergence IFRS (SNCB-Holding)	22.621.289,74
- Levée d'option anticipée Chrysler (SNCB-Holding)	164.395.402,74
- Devenue excédentaire - levée d'option (SNCB-Holding)	536.046.893,07
- Imputation du produit financier compris dans la provision pour l'assainissement du sol (SNCB-NMBS)	3.857.304,67
- Convergence IFRS (Infrabel)	4.136.855,84
Via retraitements de consolidation :	
- Correction de la valeur d'acquisition du Kamgebouw (Eurostation)	4.672.310,00
- Extourne de l'annulation de l'activation des frais d'entretien 2008 (Xpedys)	4.003.939,03
- Mise à zéro de la valeur de mise en équivalence de L.A. Group et A+ Logistics	4.152.859,12
Ventilation des AUTRES CHARGES EXCEPTIONNELLES, si elles sont importantes	
- Correction résultat 2008 relative au subside OMNIO (SNCB-NMBS)	2.300.000,00
- Convergence IFRS (Infrabel)	1.025.185.363,72
- Financement alternatif (SNCB-Holding)	147.751.205,84
- Retraitement consolidé du différentiel des loyers dans le cadre des wagons SNCB-NMBS	758.030.944,09

9. État des dettes

a) Ventilation des dettes à l'origine à plus d'un an, en fonction de leur durée résiduelle

	DETTES		
	échéant dans l'année	ayant plus d'un an mais 5 ans au plus à courir	ayant plus de 5 ans à courir
Dettes financières	69.426.111,68	1.246.531.389,82	1.616.975.204,97
Emprunts subordonnés	56.507,63	176.470,89	126.097,86
Emprunts obligataires non subordonnés		300.000.000,00	361.902.058,12
Dettes de location-financement et assim.	1.561.553,62	562.312.868,19	437.848.598,60
Établissements de crédit	58.396.347,46	380.641.728,54	817.098.450,39
Autres emprunts	9.411.702,97	3.400.322,20	
Dettes commerciales	9.577.424,59	14.757.186,66	
Fournisseurs	9.577.424,59	14.757.186,66	
Effets à payer			
Acomptes reçus sur commandes	4.529.801,70	65.280,00	10.000.000,00
Autres dettes		376.644,21	3.000,00
TOTAL	83.533.337,97	1.261.730.500,69	1.626.978.204,97

b) Dettes (ou partie des dettes) garanties par des sûretés réelles constituées ou irrévocablement promises sur les actifs des entreprises compris dans la consolidation

	Dettes garanties par des sûretés réelles
Dettes financières - Établissements de crédit	89.444,46
TOTAL	89.444,46

10. Droits et engagements hors Bilan

	2009
Montant des garanties personnelles constituées ou irrévocablement promises par les entreprises comprises dans la consolidation pour sûreté de dettes ou d'engagements de tiers	
Montant des garanties réelles constituées ou irrévocablement promises par les entreprises comprises dans la consolidation sur leurs actifs propres, pour sûreté respectivement des dettes et engagements : hypothèques	
- valeur comptable des autres actifs gagés	1.002.705.298,28
- montant de l'inscription	
S'ils ne sont pas portés au bilan, biens et valeurs détenus par des tiers en leur nom mais aux risques et profits des entreprises comprises dans la consolidation.	757.941.428,16
Engagements d'acquisition d'immobilisations	3.164.963.684,64
Engagements de cession d'immobilisations	
Droits résultant d'opérations relatives :	
- aux taux d'intérêt	
- devises achetées à terme (à recevoir)	1.810.745.548,13
- marchandises achetées à terme (à recevoir)	
- autres opérations similaires	
Engagements résultant d'opérations relatives :	
- aux taux d'intérêt	
- devises vendues à terme (à livrer)	1.810.745.548,13
- aux prix des matières premières ou marchandises	
- autres opérations similaires	
Garanties techniques attachées à des ventes ou à des prestations déjà effectuées	
Litiges importants et autres engagements importants non visés ci-dessus	
IRS	4.669.785.860,59
Garantie constituée par des tiers pour compte de l'entreprise	4.650.224.937,95

11. Relations avec les entreprises liées et les entreprises avec lesquelles il existe un lien de participation qui ne sont pas compris dans la consolidation

	ENTREPRISES LIÉES		ENTREPRISES AVEC LIEN DE PARTICIPATION	
	Exercice	Exercice précédent	Exercice	Exercice précédent
1. IMMOBILISATIONS FINANCIÈRES				
Participations et actions	10.122,36	531.919,87	19.498.312,21	32.525.940,04
2. CRÉANCES	45.642,95	31.451,04	421.188.227,80	237.045.487,57
À plus d'un an			308.482.000,00	212.667.200,00
À un an au plus	45.642,95	31.451,04	112.706.227,80	24.378.287,57
3. PLACEMENTS DE TRÉSORERIE	333.812.654,38	52.890.206,22		
Actions	280.058.195,12			
Créances	53.754.459,26	52.890.206,22		
4. DETTES	162.833,05	993.097,01	938.777.332,97	681.343.501,74
À plus d'un an			927.506.500,00	666.887.500,00
À un an au plus	162.833,05	993.097,01	11.270.832,97	14.456.001,74
5. GARANTIES PERSONNELLES ET RÉELLES constituées ou irrévocablement promises par l'entreprise pour sûreté de dettes ou d'engagements d'entreprises liées				
6. AUTRES ENGAGEMENTS FINANCIERS SIGNIFICATIFS				
7. RÉSULTATS FINANCIERS				
Produits des immobilisations financières				
Produits des actifs circulants	675.705,56	2.492.006,90		
Autres produits financiers	3.219,98	8.533,30		
Charges des dettes				
Autres charges financières				

12. Le (les) commissaire(s) et les personnes avec lesquelles il est lié (ils sont liés)

1. Émoluments du (des) commissaire(s)	
1.1 Émoluments pour l'exercice d'un mandat de commissaire (mention facultative)	448.557,81
1.2. Émoluments pour prestations exceptionnelles ou missions particulières accomplies auprès du groupe	
a. Autres missions d'attestation	
b. Missions de conseils fiscaux	
c. Autres missions extérieures à la mission révisoriale	
2. Émoluments des personnes avec lesquelles le(s) commissaire(s) est lié (sont liés)	
2.1 Émoluments pour l'exercice d'un mandat de commissaire (mention facultative)	
2.2. Émoluments pour prestations exceptionnelles ou missions particulières accomplies auprès du groupe	
a. Autres missions d'attestation	
b. Missions de conseils fiscaux	35.063,00
c. Autres missions extérieures à la mission révisoriale	49.000,00

E. Règles d'évaluation

1. Préparation des comptes

Les comptes consolidés sont établis dans le respect de la législation comptable belge, conformément aux dispositions de l'arrêté royal du 30 janvier 2001 relatif aux comptes consolidés.

Les comptes consolidés sont présentés en euros.

Les principes comptables sont identiques à ceux appliqués lors de l'exercice précédent et à ceux des comptes annuels individuels de la SNCB-Holding et d'Infrabel; sociétés consolidantes ayant toutes deux les mêmes règles d'évaluation statutaires. Les règles d'évaluation sont uniformes pour toutes les entreprises incluses dans le périmètre de consolidation. Si nécessaire, des retraitements ont été opérés dans la mesure où leur intérêt n'était pas négligeable au regard de l'objectif d'image fidèle. Il en est de même pour la conversion en évaluation économique des évaluations d'inspiration fiscale.

2. Périmètre de consolidation

Le périmètre de consolidation incorpore outre la SNCB-Holding et Infrabel, entreprises mères, l'ensemble de leurs filiales, de leurs filiales communes ainsi que des entreprises associées. Sont toutefois exclues certaines entreprises soit lorsque, compte tenu de leur importance totale négligeable, leur inclusion serait sans intérêt sous l'angle de l'appréciation du patrimoine, de la situation financière ou du résultat consolidé, soit lorsque les informations nécessaires pour leur inclusion dans la consolidation ne peuvent être obtenues sans frais disproportionnés ou sans délai injustifié. Le périmètre de consolidation est détaillé dans l'annexe figurant en page 104 et suivantes. Les comptes des entreprises intégrées globalement ou proportionnellement ainsi que la quote-part dans les capitaux propres des sociétés mises en équivalence figurent dans les comptes consolidés à partir de la date à laquelle le contrôle débute effectivement ou à une date proche de celle-ci.

3. Élimination des prestations réciproques

En application de l'article 144, les dettes et créances trouvant leur pendant dans une autre entreprise du périmètre de consolidation sont éliminées du bilan consolidé.

En application de l'article 146, sont éliminés du compte de résultats consolidé :

- 1° les produits et les charges réciproques afférents aux opérations effectuées entre des entreprises comprises dans la consolidation;
- 2° les bénéfices et les pertes inclus dans la valeur d'un actif figurant au bilan consolidé, acquis des sociétés consolidantes ou d'une filiale comprise dans la consolidation; N° CONSO 12.
- 3° les plus et moins-values réalisées sur participations dans les sociétés consolidantes ou dans des filiales comprises dans la consolidation ou mises en équivalence, cédées aux sociétés consolidantes ou à des filiales comprises dans la consolidation;
- 4° les dividendes attribués par les sociétés consolidantes ou par des filiales comprises dans la consolidation aux sociétés consolidantes ou à des filiales comprises dans la consolidation ;
- 5° les réductions de valeur sur participations dans les sociétés consolidantes ou dans des filiales comprises dans la consolidation ou mises en équivalence. Les cessions d'actifs immobilisés au sein du groupe ne font pas l'objet de retraitement lorsque ces opérations sont conclues aux conditions normales du marché et n'ont qu'une influence négligeable sur le patrimoine, la situation financière et les résultats de l'ensemble consolidé. Leur élimination des résultats internes entraînerait des frais disproportionnés (article 146 alinéa 3).

4. Conversion des états financiers en devises

Les éléments de l'actif et du passif, les droits et engagements ainsi que les produits et les charges, en devises, sont convertis en EUR selon la méthode dite des cours de clôture, soit :

- I les capitaux propres ainsi que les participations consolidées ou mises en équivalence sont convertis au taux du jour d'entrée dans le périmètre de consolidation (taux historique) ;
- II tous les autres actifs et passifs, tant monétaires que non monétaires ainsi que les droits et engagements sont convertis aux cours de clôture ;
- III les charges et les produits sont convertis aux cours moyens de l'exercice.

5. Instruments financiers dérivés et opérations de couverture

Le groupe recourt à des instruments financiers dérivés pour se prémunir des risques de change et de taux d'intérêts découlant de ses activités d'exploitation, de financement et d'investissements. En conformité avec sa politique de gestion de trésorerie, le groupe ne détient ni n'émet d'instruments financiers à des fins spéculatives. Les instruments financiers utilisés pour des opérations de couverture sont comptabilisés de la même manière que les éléments couverts. En conséquence, les bénéfices et les pertes, qui se compensent, sont enregistrés dans le compte de résultat du même exercice. Le groupe considère que les instruments dérivés des taux d'intérêts sont des produits de couverture de dettes. Le différentiel d'intérêt à verser ou à recevoir en vertu de ces accords est comptabilisé sous forme d'ajustements des charges d'intérêts et ce sur la durée de vie des contrats.

D'autre part, les swaptions et les couvertures dont les clauses ne coïncident pas exactement avec celles de la dette correspondante sont valorisés à la clôture de l'exercice à la valeur la plus faible du coût d'acquisition ou de la valeur du marché. L'estimation des instruments financiers dérivés et opérations de couverture font l'objet d'une réestimation à la Fair Value.

6. Opérations de financement alternatif

Outre des opérations classiques du style sale and lease back et de sale and rent back, d'autres opérations de financement alternatif sont conclues. Ces opérations sont de deux types :

1° sale and lease back avec prépaiement des loyers à la date de closing de l'opération, soit directement au lessor ou via des dépôts ouverts au nom du lessee mais sur lesquels ce dernier ne peut plus disposer du montant mis en gage. Les prépaiements des loyers, gain brut de l'opération déduit, sont comptabilisés en immobilisations corporelles et ces actifs sont amortis sur les durées résiduelles initiales des immobilisés objet de ces contrats. Les différences entre les loyers et les prix de vente des actifs sont imputés soit en compte de régularisation du passif comme produits à reporter, soit en charges exceptionnelles. Les produits à reporter sont portés en résultats exceptionnels au prorata de la durée des opérations concernées ;

2° rent and rent back et concession and concession back : la SNCB-Holding loue les actifs concernés à des trusts qui les relouent ensuite à la SNCB-Holding, la location des biens faisant l'objet de la part des trusts d'un prépaiement total à la date du closing. À la SNCB-Holding, le prépaiement est imputé sur un compte de produits à reporter, lui-même atténué des versements effectués dans le cadre de swaps conclus par la SNCB-Holding en vue de l'achat à terme des devises nécessaires aux paiements des loyers futurs et de l'option de rachat des droits aux trusts au titre de location ou concession. Une part des revenus à reporter ainsi actés est investie comme valeurs disponibles dans un equity account pour assurer la couverture des paiements non réalisée dans les swaps. Les revenus à reporter diminués de ce placement représentent la NPV de l'opération ou bénéfice réalisé par la SNCB-Holding dans l'opération. Si le tiers dresse anticipativement des factures de loyer, celles-ci sont imputées en dettes commerciales par un compte de charges à reporter. Pour une même opération, il est procédé à une compensation des charges à reporter et des produits à reporter. Durant la vie de l'opération, les flux à l'entrée (couverture des swaps et de l'equity account) ainsi que ceux à la sortie (paiements de l'option et des loyers) sont systématiquement imputés sur le compte de produits à reporter ou en atténuation de celui-ci. Les intérêts de l'equity

account sont cumulés à l'actif du dépôt en majoration du compte produits à reporter soit directement ou par l'intermédiaire du compte de résultats. La NPV de l'opération est répartie sur la durée de celle-ci et imputée annuellement en compte de résultats sous autres produits financiers par prélèvement sur les produits à reporter. N° CONSO 28.

7. Écarts de consolidation

Pour chaque entreprise incluse dans le périmètre de consolidation, la quote-part des capitaux propres est compensée par la valeur comptable des actions et parts qui les représentent dans les comptes des entreprises qui les détiennent. La compensation est opérée pour chaque filiale à la date d'acquisition des actions et parts ou à une date proche de celle-ci. Lorsqu'une entreprise, qui antérieurement n'était pas consolidée ni mise en équivalence, est consolidée pour la première fois, la compensation s'opère à la date du début de l'exercice auquel sont afférents les comptes consolidés dans lesquels l'entreprise en cause est consolidée pour la première fois. La différence entre la valeur comptable des participations et leur quote-part proportionnelle dans les capitaux propres de l'entreprise consolidée est, dans la mesure du possible, imputée aux éléments de l'actif et du passif qui ont une valeur supérieure ou inférieure à leur valeur comptable dans la comptabilité de la filiale en cause. L'écart qui subsiste est inscrit au bilan consolidé sous la rubrique "Écarts de consolidation" à l'actif s'il est positif, au passif s'il est négatif. Si des écarts positifs et négatifs sont afférents à une même filiale, ils sont compensés.

Les écarts de consolidation positifs sont amortis, à charge du compte de résultats par l'intermédiaire des charges financières, sur :

1° 1 an, si le montant est inférieur ou égal à 250.000 € ;

2° 5 ans maximum si :

I le montant est compris entre 250.000 € et 1.250.000 € ; ET

II l'entreprise n'est pas intégrée dans un sous-groupe présentant des synergies entre sociétés ;

3° 15 ans maximum si :

I le montant est supérieur à 1.250.000 € ; OU

II l'entreprise est intégrée dans un sous-groupe présentant des synergies entre sociétés.

Les écarts de consolidation positifs font l'objet d'amortissements exceptionnels, par l'intermédiaire des résultats exceptionnels, si, en raison de modifications des circonstances économiques, leur maintien à cette valeur dans le bilan n'est plus économiquement justifié.

Les écarts de consolidation négatifs restent actés au passif. Toutefois, lorsqu'un écart correspond à la prévision, au moment de sa constatation, d'une faiblesse des résultats futurs de la filiale concernée ou de charges qu'elle occasionnera, il est porté au compte de résultats consolidé dans la mesure et au moment où cette prévision se réalise.

8. Immobilisations financières

Les participations classées en actifs à long terme englobent les participations dans des sociétés dont le groupe ne détient pas le contrôle ou dans des filiales laissées en dehors du périmètre de consolidation.

Si le groupe dispose, directement ou indirectement, de plus de 20 % des droits de vote et/ou influence de manière significative la politique financière et opérationnelle d'une société, ces participations sont considérées comme entreprises associées, sociétés consolidées selon la méthode de mise en équivalence. Il en est de même pour les filiales laissées en dehors du périmètre de consolidation pour les motifs de filiales ne répondant pas au principe de going concern ou de filiales exerçant des activités à ce point différentes que leur inclusion dans la consolidation ne répondrait pas à l'image fidèle. N° CONSO 29.

Les autres participations à long terme sont comptabilisées au coût d'acquisition, déduction faite des montants destinés à constater les dépréciations durables de ces participations. Il en est de même pour les filiales laissées en dehors du périmètre de consolidation pour des motifs notamment de leur importance négligeable ou de frais disproportionnés et/ ou de délais injustifiés pour obtenir les informations nécessaires à leur consolidation.

Les créances sont évaluées à leur valeur nominale et font l'objet de réductions de valeur si leur remboursement à l'échéance est en tout ou en partie incertain ou compromis.

9. Provisions

Des provisions sont comptabilisées à la clôture lorsqu'une société du groupe a une obligation faisant suite à un événement passé, lorsqu'il est probable qu'un décaissement influençant le résultat, sera nécessaire pour faire face à cette obligation. Le montant enregistré correspond à l'estimation la plus précise de la dépense nécessaire pour éteindre l'obligation existant à la date de clôture du bilan. Provisions IAS 19.

Depuis 2006, constitution d'une provision pour couvrir l'engagement pris concernant l'octroi de primes de jubilé au personnel atteignant une certaine ancienneté, lesquelles sont assimilables, en normes IFRS, aux régimes à prestations définies, pour lesquelles il faut comptabiliser immédiatement les gains ou pertes actuariels constatés ainsi que l'ensemble du coût des services passés. Le montant a été déterminé par un actuaire agréé indépendant, et a été comptabilisé sous forme d'une dotation aux provisions à caractère exceptionnel.

En outre, une évaluation de l'engagement pris par la SNCB-Holding en matière d'avantages postérieurs à l'emploi les avantages attribués par la caisse III. Le montant a été déterminé par un actuaire agréé indépendant, et a été comptabilisé sous forme d'une dotation aux provisions à caractère exceptionnel. Depuis 2007, constitution d'une provision pour risques et charges destinée à couvrir le coût des avantages postérieurs à l'emploi octroyés par la SNCB-Holding dans le cadre de l'assurance-hospitalisation souscrite en faveur des bénéficiaires de la Caisse des Soins de Santé. N° CONSO 30.

10. Interventions de l'État

Les relations entre le Groupe SNCB et l'État sont régies par des contrats de gestion qui reprennent l'ensemble des droits et obligations de chacune des parties, le Groupe SNCB constituant un élément essentiel dans le cadre de la politique de transport et de mobilité menée par le Gouvernement.

Les tâches que le Groupe SNCB assume en exécution des missions de service public qui lui sont imparties par la loi sont :

- 1° le transport intérieur de voyageurs assuré par les trains du service ordinaire, en ce compris la maintenance du matériel roulant y affecté ;
- 2° l'acquisition, la construction, l'entretien, la gestion et l'exploitation de l'infrastructure ;
- 3° les prestations que le Groupe SNCB est tenu de fournir pour les besoins de la Nation. Pour l'exécution de ces tâches, l'État verse des contributions et compensations financières. Celles-ci sont actées en compte de résultats sous :
 - I "Chiffre d'affaires", pour les tâches relatives au transport intérieur de voyageurs assuré par des trains du service ordinaire et à l'entretien, la gestion et l'exploitation de l'infrastructure ;
 - II "Autres produits d'exploitation", pour les charges liées aux pensions et accidents de travail ;

Par ailleurs, les interventions pour l'acquisition et la construction de l'infrastructure ainsi que pour l'acquisition de matériel roulant sont actées en subsides en capital.

11. Mise en équivalence de A+ Logistics et de L.A. Group

Vu que le conseil d'administration de l'ex-SNCB du 1^{er} décembre 2004 a décidé :

- que le désengagement complet des activités subsistantes en France serait dorénavant la seule voie envisagée par la SNCB pour les activités "Road Domestic" et "Contract Logistics" ;
- de mandater le management pour engager dès que possible une information et une consultation des représentants du personnel sur ce projet, qui doit être mis en oeuvre de manière compatible avec les règles communautaires en la matière ;

Depuis 2004, le "palier ABX France" est intégré dans la consolidation selon la méthode de Mise en Équivalence.

Au 31.12.2009, la valeur de mise en équivalence de A+ Logistics s'élève à -8.490.522,72 EUR (dont -3.458.503,08 EUR de résultat de l'exercice).

L.A. Group a renoncé à poursuivre ses activités et est dès lors mise en équivalence à partir de 2008. Au 31.12.2009, la valeur de mise en équivalence de L.A. Group s'élève à -53.155.808,17 EUR (dont -694.356,04 EUR de résultat de l'exercice). Ces valeurs de mise en équivalence ont été ramenées à zéro et une provision à due concurrence a été constituée à la SNCB-Holding. N° CONSO 31.

12. Spécificités

Périmètre de consolidation

Suite à la restructuration de l'ex-SNCB pour répondre aux exigences de la Commission Européenne visant à garantir un accès équitable et non discriminatoire à l'infrastructure ferroviaire et à assurer l'utilisation optimale de celle-ci (et donc une indépendance du gestionnaire de réseau par rapport aux exploitants du réseau), la Société Nationale des Chemins de Fer Belges a été scindée en trois sociétés anonymes de droit public distinctes.

Il existe un contrat de gestion entre l'État belge et la SNCB-Holding, entre l'État belge et la SNCB-NMBS et entre l'État belge et Infrabel. Ces contrats de gestion définissent la mission de chacune des 3 sociétés et la manière dont elles doivent travailler ensemble pour assurer la politique de mobilité du gouvernement. Ces contrats de gestion doivent être réalisés sous le contrôle de l'État.

La SNCB-Holding détient 100 % des actions représentatives du capital de la SNCB-NMBS. Celle-ci est donc une filiale de la SNCB-Holding et est intégrée globalement dans les comptes consolidés.

La SNCB-Holding détient des actions B dans le capital d'Infrabel ; les actions A étant exclusivement détenues par l'État belge.

Quelle que soit la proportion de capital que les actions A représentent, elles donneront toujours droit à 80% des droits de vote plus une voix. L'État nomme 80% des administrateurs d'Infrabel ; ils doivent être différents des administrateurs nommés par l'État auprès de la SNCB-Holding.

Dans le cas présent la SNCB-Holding ne fait que coordonner les politiques/décisions destinées à respecter le contrat de gestion déterminé par l'État. Infrabel ne peut donc pas être considérée comme une filiale de la SNCB-Holding (absence de contrôle).

Le paragraphe 2, 1°, de l'Art 10 du Code des sociétés, est applicable au cas de la SNCB-Holding et Infrabel : un contrat de gestion défini par l'État impose à Infrabel et à la SNCB-Holding à travailler de manière collégiale pour remplir ce contrat de gestion (personnel détaché par la SNCB-Holding chez Infrabel ; investissements ferroviaires d'Infrabel décidés par l'État, financés et garantis par la SNCB-Holding ; gestion financière commune imposée par l'État et centralisée chez SNCB-Holding ; ...).

La SNCB-Holding et Infrabel sont considérées comme formant un **Consortium** et les deux entreprises sont réputées sociétés consolidantes (entreprises mères). La Structure de consortium, applicable en consolidation, n'interfère en rien sur la garantie d'autonomie (de gestion) de chacune des entités, imposée par la Directive Européenne et mise en place par la scission de l'ex-SNCB en trois entités.

Il en découle les particularités suivantes à l'actif :

La septième directive (83/349/CEE), en son article 12 § 3, prévoit que, dans le cas d'entreprises placées sous une direction unique et formant un consortium, il y a lieu d'additionner les capitaux propres de chacune des sociétés consolidantes en tenant compte du prescrit de l'article 19 § 2. Ce dernier mentionne explicitement que les actions détenues dans le capital de l'entreprise-mère, par elle-même ou par une autre entreprise comprise dans la consolidation doivent être considérées dans les comptes consolidés comme des actions propres.

Application aux comptes consolidés 2009 :

- les 15.571.332 actions du capital d'Infrabel détenues par la SNCB-Holding ont fait l'objet d'un reclassement en Rub.IX.A. actions propres soit une valeur de 1.951.292.305,25 € ;
- les 16.516.314 actions de jouissance de la SNCB-Holding détenues par la Financière Rue de France ont fait l'objet du même reclassement soit une valeur de 4.700.468,61 €.

Capital

Au cours de l'exercice 2009 :

- le capital **INFRABEL** a été augmenté par émission de 26.233 nouvelles actions entièrement souscrites par la SNCB-Holding et libérées par apport en nature (des travaux exécutés dans le cadre de la SPV162).

- de plus, la SNCB-Holding a procédé à la libération complémentaire de 44.050.000,00 € de Capital non appelé d'**INFRABEL** (souscrit en 2007).

En application de la Loi du 20.07.2006 – Chapitre II Section 1^{ère} Art.355 – un transfert concomitant aux libérations a été, par l'intermédiaire du bilan, opéré vers la rubrique "Subsides en Capital".

Réserves

En application de l'Art.204 de la Loi-programme du 23 décembre 2009, **INFRABEL** a, via l'affectation des Résultats reportés, opéré un transfert vers les "subsides en capital" et ce pour le montant maximum autorisé de 200 Millions €. N° CONSO 33.

13. Exercice 2009

a) Modifications aux règles d'évaluation

Le Consortium SNCB-Holding & Infrabel a retenu la date du 1^{er} janvier 2010 pour appliquer les normes comptables internationales IFRS pour la présentation de ses comptes sociaux et consolidés.

Depuis 2007, le groupe de travail chargé de préparer cette conversion en a analysé puis communiqué progressivement les conséquences sur les différentes rubriques des états financiers.

Au fur et à mesure que les conclusions et recommandations ont été publiées, les services comptables du Groupe ont choisi de lancer un processus de migration, visant à mettre en oeuvre – dans les comptes sociaux - les règles préconisées par les normes IFRS, lorsque celles-ci étaient compatibles avec les dispositions du droit comptable belge.

En 2009, parmi les adaptations des règles d'évaluation dans le cadre du processus de convergence aux règles IFRS :

- l'évaluation des immobilisations incorporelles et des immobilisations corporelles en cours de construction a fait l'objet d'un réexamen approfondi, de sorte à en annuler l'ensemble des éléments activés qui ne peuvent pas être qualifiés d'investissements au sens des normes IFRS ;
- Actualisation des créances et dettes à long terme non porteuses d'intérêts ou assorties d'un intérêt anormalement faible ;
- Commandes en cours à prix forfaitaires ou à prix réels plafonnés. La méthode du pourcentage d'avancement qui prévoit le dégagement du résultat au fur et à mesure de l'avancement de la commande (IAS 11) a été appliquée ;
- Annulation des provisions pour événements non encore survenus.

b) Homogénéisation des règles d'évaluation des entités consolidées

Bien que l'analyse du passage aux IFRS soit terminée et que les conclusions de celle-ci ont été appliquées dans leur totalité tant par la SNCB-Holding que par Infrabel, la SNCB a décidé de postposer certaines de ces conclusions.

Parmi les conclusions reportées à 2010 par la SNCB, citons :

- a) décomposition des actifs corporels en composantes tout particulièrement pour le matériel roulant (impact positif sur le compte de résultats mais non connu à la clôture) ;
- b) annulation de la provision pour gros entretiens et réparations du matériel roulant (impact positif sur le compte de résultats de 94,5 millions €) ;
- c) correction de la valeur des actifs incorporels (non activation d'une partie des frais généraux ainsi que des frais de recherche) (impact négatif sur le compte de résultats mais non connu à la clôture) ;
- d) constatation au passif des NPV par correction de la valeur des actifs corporels (impact insignifiant sur le compte de résultats mais non connu à la clôture) ;

Dans les comptes consolidés, un retraitement a été porté aux comptes pour le point b) (seule donnée connue). L'estimation de l'impact des autres points oscillerait en + 10 et + 15 millions €.

IV. RAPPORT DU COLLÈGE DES COMMISSAIRES SUR LES COMPTES CONSOLIDÉS

SNCB-Holding
SA de droit public

Rue de France 85 - 1060 BRUXELLES

Rapport du Commissaire à l'Assemblée Générale des Actionnaires de SNCB Holding S.A. de droit public et à l'Assemblée Générale des Actionnaires de Infrabel S.A. de droit public sur les comptes annuels consolidés du consortium composé de la SNCB Holding S.A. de droit public et de Infrabel S.A. de droit public pour l'exercice clos le 31 décembre 2010.



KPMG Réviseurs d'Entreprises
Avenue du Bourget 40
1130 Bruxelles
Belgique

Tél. +32 (0)2 708 43 00
Fax +32 (0)2 708 43 99
www.kpmg.be

Rapport du commissaire à l'Assemblée Générale des Actionnaires de SNCB Holding S.A. de droit public et à l'Assemblée Générale des Actionnaires de Infabel S.A. de droit public sur les comptes annuels consolidés du consortium composé de la SNCB Holding S.A. de droit public et de Infrabel S.A. de droit public pour l'exercice clos le 31 décembre 2009

Conformément aux dispositions légales et statutaires, nous vous faisons rapport dans le cadre de notre mandat de commissaire. Ce rapport inclut notre opinion sur les comptes annuels consolidés ainsi que les mentions et informations complémentaires requises. Il fait suite à notre rapport de carence établi le 28 avril 2010.

Attestation sans réserve des comptes consolidés avec paragraphes explicatifs.

Nous avons procédé au contrôle des comptes consolidés du consortium composé de la SNCB Holding S.A. de droit public (ci-après SNCB Holding) et de Infrabel S.A. de droit public (ci-après Infrabel) pour l'exercice clos le 31 décembre 2009, établis conformément au référentiel comptable et légal généralement applicable en Belgique, tel que décrit dans le Code des Sociétés, et à celui spécifique aux sociétés du consortium, tel que repris principalement dans la loi du 21 mars 1991 ainsi que dans la réglementation spécifique aux sociétés ferroviaires, entre autres les Arrêtés Royaux du 30 décembre 2004 et la Loi de Programme du 23 décembre 2009. Le total du bilan s'élève à € 27.170.889.943,41 et le compte de résultats se solde par une perte de l'exercice de € 205.745.695,43 (part du groupe).

L'établissement des comptes annuels consolidés 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 consolidés 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.

Notre responsabilité est d'exprimer une opinion sur ces comptes annuels consolidés sur la base de notre contrôle. Nous avons effectué notre contrôle conformément aux dispositions légales et selon les normes de révision applicables en Belgique. Ces normes de révision requièrent que notre contrôle soit organisé et exécuté de manière à obtenir une assurance raisonnable que les comptes annuels consolidés ne comportent pas d'anomalies significatives.

h



Rapport du commissaire à l'Assemblée Générale des Actionnaires de SNCB Holding S.A. de droit public et à l'Assemblée Générale des Actionnaires de Infrabel S.A. de droit public sur les comptes consolidés du consortium composé de la SNCB Holding S.A. et de Infrabel S.A. pour l'exercice clos le 31 décembre 2009

Conformément aux normes de révision précitées, nous avons mis en œuvre des procédures de contrôle en vue de recueillir des éléments probants concernant les montants et les informations fournis dans les comptes annuels consolidés. Le choix de ces procédures relève de notre jugement, en ce compris l'évaluation du risque que les comptes annuels consolidés contiennent des anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs. Dans le cadre de cette évaluation de risque, nous avons tenu compte du contrôle interne en vigueur dans les sociétés faisant partie du consortium lié à l'établissement et la présentation sincère des comptes annuels consolidés afin de définir les procédures de contrôle appropriées en la circonstance, et non dans le but d'exprimer une opinion sur l'efficacité du contrôle interne des sociétés faisant partie du consortium. Nous avons également évalué le bien-fondé des règles d'évaluation, le caractère raisonnable des estimations comptables faites par les sociétés faisant partie du consortium, ainsi que la présentation des comptes annuels consolidés dans leur ensemble. Enfin, nous avons obtenu de l'organe de gestion et des préposés des sociétés faisant partie du consortium les explications et informations requises pour notre contrôle.

Les états financiers de la SNCB S.A. de droit public (ci-après NMBS) et Infrabel. et un nombre de filiales comprises dans la consolidation, du Consortium ont été contrôlés par d'autres collègues de commissaires et par d'autres réviseurs; nous nous sommes basés sur leur attestation. Nous estimons que les éléments probants recueillis, ainsi que les rapports des autres réviseurs sur lesquels nous nous sommes basés, fournissent une base raisonnable à l'expression de notre opinion.

A notre avis, les comptes annuels consolidés clos le 31 décembre 2009 donnent une image fidèle du patrimoine, de la situation financière et des résultats du consortium, conformément au référentiel comptable et légal applicable en Belgique et celui spécifique aux sociétés du Consortium.

Tel que mentionné dans les rapports du Collège des Commissaires de la SNCB Holding de droit public du 31 mai 2010 et de la SNCB du 27 mai 2010, les comptes annuels consolidés, malgré les pertes reportées, ont été établis selon les règles comptables de continuité. Sans remettre en cause notre attestation sans réserve mentionnée ci-dessus, nous attirons votre attention sur les rapports de gestions de ces deux sociétés dans lesquels les organes de gestion respectifs, conformément aux obligations légales belges, justifient l'application des règles comptables de continuité. Les mesures de redressement décidées par les entreprises du Consortium visent à assurer le retour à terme à l'équilibre financier. Le respect des délais de mise en place de ces mesures et le suivi strict des résultats de celles-ci sont cruciaux pour assurer la continuité du groupe. 4,



Rapport du commissaire à l'Assemblée Générale des Actionnaires de SNCB Holding S.A. de droit public et à l'Assemblée Générale des Actionnaires de Infabel S.A. de droit public sur les comptes consolidés du consortium composé de la SNCB Holding S.A. et de Infabel S.A. pour l'exercice clos le 31 décembre 2009

Tel que mentionné dans l'annexe des comptes annuels consolidés (CONSO 31 and 32), et suite à la restructuration de 2005, afin de satisfaire les exigences de la Commission Européenne, et la scission de la société nationale des Chemins de Fer en 3 entités, la SNCB Holding détient des actions dans la société Infrabel. Par conséquent, les deux sociétés sont considérées comme un consortium, en vertu de l'Article 10 du Code des Sociétés et les contrats de gestion existants. De ce fait, les actions détenues par SNCB Holding dans Infrabel sont, conformément au cadre comptable Belge reprises dans la rubrique de l'actif « Placements de trésorerie – Actions propres » pour un montant de € 1.951.292.305,25. L'apport du droit d'usage par SNCB à Infrabel est considéré comme une transaction intra-groupe et ainsi éliminée.

Mentions et informations complémentaires

L'établissement et le contenu du rapport de gestion sur les comptes consolidés relèvent de la responsabilité des organes de gestion du Consortium.

Notre responsabilité est d'inclure dans notre rapport les mentions et informations complémentaires suivantes qui ne sont pas de nature à modifier la portée de l'attestation des comptes consolidés :

- Le rapport de gestion sur les comptes consolidés traite des informations requises par la loi et concorde avec les comptes consolidés. Toutefois, nous ne sommes pas en mesure de nous prononcer sur la description des principaux risques et incertitudes auxquels le consortium est confronté, ainsi que de sa situation, de son évolution prévisible ou de l'influence notable de certains faits sur son développement futur. Nous pouvons néanmoins confirmer que les renseignements fournis ne présentent pas d'incohérences manifestes avec les informations dont nous avons connaissance dans le cadre de notre mandat.
- Les comptes annuels consolidés et le rapport de gestion ne nous ont pas été fournis dans les délais légaux, comme stipulé à l'article 143 du Code de sociétés. Les délais ainsi que la mise à disposition des documents requis, comme stipulé à l'article 553 du Code des Sociétés, n'ont pas été respectés. A l'exception de ces faits, nous n'avons pas à vous signaler d'opération conclue ou de décision prise en violation des statuts ou du Code des sociétés.
- Comme indiqué dans les comptes annuels, les règles d'évaluation appliquées pour l'élaboration des comptes annuels 2009 ont été modifiées par rapport à l'exercice précédent et l'impact de ce changement sur ces comptes annuels y est également repris.
- Malgré les nombreuses références faites aux IFRS dans les comptes annuels nous insistons sur le fait que notre mission est, strictement et uniquement, de vérifier la conformité des comptes annuels au référentiel comptable et légal généralement applicable en Belgique et à celui spécifique aux sociétés du Consortium.



Rapport du commissaire à l'Assemblée Générale des Actionnaires de SNCB Holding S.A. de droit public et à l'Assemblée Générale des Actionnaires de Infabel S.A. de droit public sur les comptes consolidés du consortium composé de la SNCB Holding S.A. et de Infabel S.A. pour l'exercice clos le 31 décembre 2009

- Afin d'être complet, nous mentionnons que les règles d'évaluation relatives aux immobilisations corporelles ne sont pas identiques pour toutes les sociétés du consortium. L'impact de ceci étant négligeable, cela n'a fait l'objet d'aucun retraitement.

Bruxelles, le 31 mai 2010

Le Collège des Commissaires

Membres de
l'Institut des Réviseurs d'Entreprises

KPMG Réviseurs d'Entreprises
Commissaire
représentée par
Erik Clinck
Réviseur d'Entreprises

KPMG Réviseurs d'Entreprises
Commissaire
représentée par
Michel De Saive
Réviseur d'Entreprises



SNCB-Holding

S.A. de droit public
Rue de France 85
B-1060 Bruxelles

Personne de contact:

Léni Pou
Corporate Communication
leni.pou@b-holding.be
Tél. : 02/526 37 70
Fax : 02/526 37 76

Editeur responsable :

Erik Sclep
Communication Manager

Concept & mise en page :

SNCB-Holding, H-CO

Photos :

Leo Goossenaerts, Denis Moinil

Impression :

IPM printing, imprimé dans le respect de l'environnement,
avec de l'encre végétale, sur papier certifié FSC, totalement
recyclable et biodégradable.

Rapport durabilité :

Le rapport durabilité 2009 est disponible
sur le site www.sncb-holding.be

Dit Jaarverslag is eveneens beschikbaar in het Nederlands
This Annual Report is also available in English

Juillet 2010