



États financiers SNCB

au 30 juin 2014

TABLE DES MATIERES

PARTIE I : EXECUTIVE SUMMARY	4
I.0. METHODOLOGIE INFORMATION FINANCIERE	5
I.1. FAITS MARQUANTS DU PREMIER SEMESTRE 2014	5
I.2. COMPTE DE RESULTATS	8
I.3. EBITDA	9
I.4. CHIFFRE D’AFFAIRES ET TRAFIC	10
I.5. EFFECTIF DE PERSONNEL	12
I.6. DETTE	13
1. DETTE FINANCIERE NETTE	13
2. DETTE ECONOMIQUE	14
I.7. INVESTISSEMENTS	15
1. TAUX D’EXECUTION DU BUDGET D’INVESTISSEMENT	15
2. INVESTISSEMENTS PAR DIRECTIONS	15
PARTIE II : DETAIL DU COMPTE DE RÉSULTATS	16
II.1. RESULTAT GLOBAL	17
II.2. PRODUITS D’EXPLOITATION CASH RECURRENTS	18
1. CHIFFRE D’AFFAIRES	18
2. SUBVENTIONS D’EXPLOITATION	27
3. PRODUCTION IMMOBILISEE	28
4. AUTRES PRODUITS D’EXPLOITATION	28
II.3. CHARGES D’EXPLOITATION CASH RECURRENTES	29
1. APPROVISIONNEMENTS	29
2. SERVICES ET BIENS DIVERS	29
3. FRAIS DE PERSONNEL	30
4. AUTRES CHARGES D’EXPLOITATION	32
II.4. EBITDA	33
II.5. AMORTISSEMENTS ET PERTES DE VALEUR	34
1. AMORTISSEMENTS, PERTES DE VALEUR ET SUBSIDES EN CAPITAL	34
II.6. RESULTAT FINANCIER	34
PARTIE III : DETTE	36
III.1. EVOLUTION DE LA DETTE NETTE	37
1. DEFINITION	37
2. DETTE FINANCIERE NETTE	37

3.	DETTE ECONOMIQUE	38
4.	TABLEAU DE FINANCEMENT	39
III.2.	POLITIQUE FINANCIERE.....	40
1.	TAUX D'INTERET IMPLICITE ET DUREE MOYENNE DES FINANCEMENTS	40
2.	CLASSIFICATION DE LA DETTE A LONG TERME	41
3.	SENSIBILITE DE LA DETTE A LONG TERME	42
4.	JUSTE VALEUR (« FAIR VALUE ») DE LA DETTE NETTE A LONG TERME	42
5.	ECHÉANCIER ANNUEL DE LA DETTE NETTE A LONG TERME.....	43
ANNEXES		44
	ANNEXE I : COMPTE DE RESULTATS SEC 2010.....	45
	ANNEXE II : DETAIL DU CALCUL DE LA DETTE	46
	ANNEXE III: RECONCILIATION RESULTATS BE-GAAP ET IFRS	47
	ANNEXE IV : BILAN	48

PARTIE I :

EXECUTIVE SUMMARY

AVERTISSEMENT

Arrondissement des chiffres

Afin de faciliter la lecture et la mémorisation des chiffres contenus dans ce rapport, ceux-ci sont généralement présentés en millions d'euros, alors qu'ils résultent de montants exprimés en eurocents.

Cette mesure peut parfois conduire à quelques minimes différences d'arrondi dans les tableaux et graphiques.

Normes comptables appliquées

Les chiffres sont présentés en application des normes IFRS.

I.0. METHODOLOGIE INFORMATION FINANCIERE

Afin d'améliorer la qualité de l'information financière plusieurs améliorations ont été apportées aux états financiers périodiques :

- les indicateurs-clés de performance (KPI), extraits du «management cockpit» en cours de développement, illustrent les données financières qu'ils sous-tendent ;
- des comptes pro-forma 2013, à périmètre comparable, ont été élaborés, afin de comprendre les évolutions par rapport à la situation avant réforme. Les principaux retraitements appliqués concernent les annulations des prestations réciproques entre l'ex SNCB-Holding et l'ex SNCB, le transfert d'une partie des activités vers Infrabel, transfert des prestations CPS et HR vers HR-RAIL et les mutations de personnels. Ces comptes pro-forma ne concernent toutefois que les éléments de produits et charges relatifs à l'EBITDA cash récurrent et aux résultats financiers ;
- les données relatives à la dette financière et à son évolution sont complétées par la dette économique incluant le solde net de dettes et créances commerciales ainsi que les subsides d'investissement perçus et non utilisés;
- l'ensemble des éléments ne conduisant pas à des mouvements de cash n'influencent plus l'EBITDA cash récurrent. Désormais, seuls les encaissements effectifs relatifs aux Passenger Irregularity Management (P.I.M.'s), sont comptabilisé en produits. Les autres éléments (plans d'étalement, P.I.M.'s en instance de recouvrement) sont repris en droits et engagements hors bilan. Il en va de même pour les produits liés à la récupération de dégâts divers aux installations et matériels (dont les Grafittis).

I.1. FAITS MARQUANTS DU PREMIER SEMESTRE 2014

Le premier semestre est marqué par une performance économique globale en progrès par rapport à 2013 et meilleure que le budget. L'amélioration par rapport à 2013 est à mettre en regard, en particulier, avec la réduction des subventions d'exploitation décidée par l'Etat dont l'impact, au 1er semestre, s'élève à 18 millions €.

L'EBITDA cash récurrent, à définition inchangée, s'établit à - 4,3 millions € contre -12,0 millions € pour les comptes proforma au 30 juin 2013. Il est meilleur de 10,8 millions € que le budget essentiellement grâce au bon contrôle des charges (7,7 millions € inférieures au budget) mais également grâce à la bonne tenue des produits (3,1 millions € supérieurs au budget).

Le trafic **domestique** est en progression à 116,1 millions de voyageurs (+0,5% par rapport à 2013) et 4,99 milliards de voyageurs-km (+0,2%) et ce malgré le jour de grève du 30 juin. Le chiffre d'affaires de 338,4 millions € est en progrès de 11,6 millions € (+3,6%) sous l'effet de la hausse du trafic mais surtout de la recette unitaire qui progresse de 2,2% grâce à, notamment, une légère amélioration du mix au profit des billets et cartes-trajets. En outre, le chiffre d'affaires bénéficie d'un bonus («ponctualité») en vertu de l'arrêté royal du 9 décembre 2004.

Pour l'activité **Europe**, le chiffre d'affaires reste stable à 129,3 millions €: l'augmentation de trafic induite par la montée en charge du Den Hag Express (+3,3 millions €) compense la réduction des facturations de catering, dorénavant directement facturées à Thalys et Eurostar, (-2,1 millions €) et des produits de distribution (-1,0 millions €). Le chiffre d'affaires est par contre sensiblement inférieur au budget (-6,6 millions €), en partie du fait des 11 jours de grève en France et de la grève du 30 juin en Belgique mais aussi de son caractère trop ambitieux.

Le chiffre d'affaires de **B-Technics** diminue de 9,4 millions € (-9,1%) conséquence essentiellement de la réduction des commandes en cours relatives à la réparation et à l'entretien du matériel (-4,2 millions €) ainsi que de la diminution des prestations de conduite (-5,1 millions €).

Pour l'activité **Stations**, celle-ci progresse de 9,4 millions € (+20,4 %), principalement suite aux locations immobilières hors concessions (+3,4 millions € dont +5,9 millions € de facturation à HR RAIL – aucune facturation en 2013 – et -1,7 millions € envers le Groupe Infrabel) ainsi que des commandes en cours (+7,2 millions €) relatives à des travaux immobiliers pour tiers (principalement Mechelen).

Les **subventions d'exploitation** diminuent de 8,6 millions € du fait des réductions décidées par l'Etat (-47,4 millions € en année pleine) partiellement atténuées par l'indexation. Il est à noter que la subvention d'exploitation variable (liée aux voyageurs-km) est impactée par la grève du 30 juin. L'impact lié à la perte de trafic liée aux cartes-trains a été provisionné pour 0,6 million €.

Les **charges d'exploitation** diminuent de 7,9 millions € (-0,6 %) :

- une augmentation des biens et services divers (+12,1 millions € par rapport à 2013) avec, essentiellement, -4,4 millions pour l'énergie de traction, +6,9 millions € pour la redevance d'infrastructure (essentiellement l'inflation) et +9,9 millions € pour les autres biens et services divers (dont +5,9 millions € pour des projets immobiliers à mettre en regard de la hausse du chiffre d'affaires de Stations et +6,9 millions € pour

des dépenses ICT qui font désormais l'objet de facturations externes). Hors ces deux éléments, les services et biens divers sont en légère baisse et moindres que budgétés (-5,3 millions € soit -2,0%)

- une réduction des charges de *personnel* de 21,- millions €, conséquence d'une diminution tant des effectifs rémunérés de 2,2 % que du coût normalisé annualisé par FTE de 0,9 %. Les charges de personnel sont également, tout comme l'effectif, inférieures au budget.

L'EBITDA non cash est positif de 84,3 millions €. Les éléments principaux à l'origine de ce résultat sont les amortissements de NPV sur opérations de financement alternatif suite à la réforme ferroviaire au 1er janvier 2014 (+63,1 millions €) et les utilisations de provisions diverses (litiges juridiques, aide d'Etat SNCB Logistics, etc.) pour 30,3 millions €.

Les **charges financières** relatives à la dette directement supportée par l'entreprise, à 22,9 millions €, sont en légère baisse par rapport à 2013 et inférieures de 0,9 millions € au budget. Le montant négatif des autres **résultats financiers non cash** (-59,7 millions €) est imputable essentiellement aux ajustements des justes valeurs («fair value») des instruments financiers, suite à la baisse des taux d'intérêts, ainsi qu'aux frais liés aux NPV annulés suite à la réforme ferroviaire.

La **dette financière nette** s'élève à 2.412 millions € (2.648 millions € au 1er janvier 2014) dont 1.694 Millions € pour la dette directement supportée par l'entreprise («dette contrat de gestion»). Elle est de 23 millions € supérieure au budget, ce qui est à mettre en regard avec le délai, non budgété, dans le remboursement par l'Etat d'un solde TVA de 2013 de 100 millions €. La dette économique s'élève à 2.856 Millions € (3.117 Millions € au 1er janvier 2014). Celle-ci reprend le solde net des co-financements régionaux, le montant des subsides d'investissement non encore affectés et le solde net des dettes fournisseurs et créances clients. Aucun de ces postes ne montre d'évolution anormale.

I.2. COMPTE DE RESULTATS

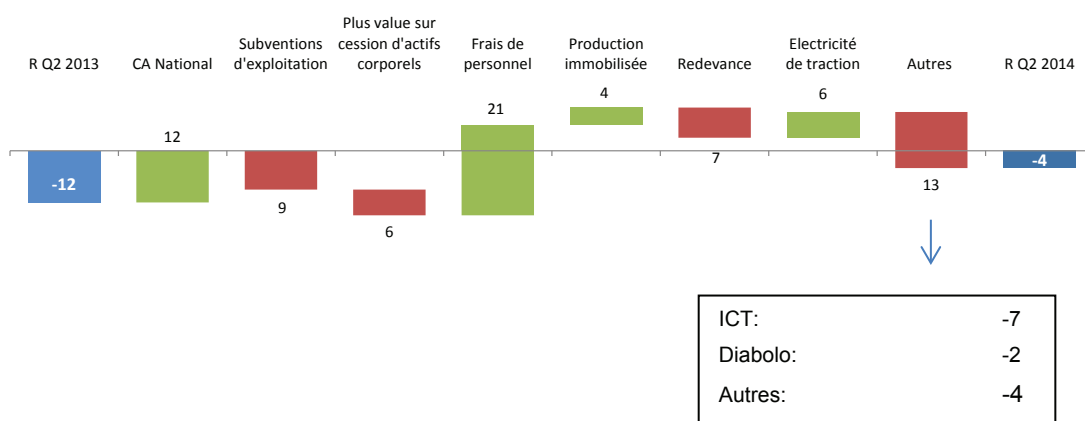
COMPTE DE RESULTATS (Mio€)	Réalité Q2 2014	Proforma Q2 2013	Δ €	Δ %	Budget 2014	Δ €	Δ %
Produits d'exploitation cash	1.271,3	1.271,5	-0,1	0,0%	1.268,2	3,1	0,2%
Chiffre d'affaires	633,6	623,8	9,8	1,6%	639,3	-5,8	-0,9%
<i>Domestic</i>	338,4	326,8	11,6	3,6%	335,3	3,1	0,9%
<i>Europe</i>	129,3	129,5	-0,3	-0,2%	135,9	-6,6	-4,9%
<i>B-Technics</i>	93,0	102,3	-9,4	-9,1%	98,5	-5,5	-5,6%
<i>Stations</i>	55,2	45,8	9,4	20,4%	47,0	8,2	17,5%
<i>Autres</i>	17,7	19,3	-1,6	-8,1%	22,7	-5,0	-21,9%
Subventions d'exploitation	560,7	569,3	-8,6	-1,5%	562,3	-1,6	-0,3%
Production immobilisée	56,6	52,9	3,7	7,0%	54,0	2,5	4,7%
Autres produits d'exploitation	20,5	25,5	-5,0	-19,4%	12,6	7,9	62,8%
Charges d'exploitation cash	-1.275,6	-1.283,5	7,9	-0,6%	-1.283,3	7,7	-0,6%
Approvisionnements et marchandises	-40,1	-38,7	-1,4	3,6%	-38,9	-1,3	3,2%
Redevance infrastructure	-317,7	-310,8	-6,9	2,2%	-317,4	-0,3	0,1%
Énergie de traction	-46,7	-51,0	4,3	-8,5%	-49,0	2,4	-4,9%
Autres services & biens divers	-253,6	-244,0	-9,6	3,9%	-258,9	5,3	-2,0%
Frais de personnel	-614,0	-635,0	21,0	-3,3%	-616,9	2,9	-0,5%
Autres charges d'exploitation	-3,5	-3,9	0,4	-9,6%	-2,2	-1,4	63,0%
EBITDA cash récurrent	-4,3	-12,0	7,8	64,4%	-15,1	10,8	71,6%
EBITDA non cash	84,3	15,8	68,5		15,6	68,7	
EBITDA cash non récurrent	-6,5	-4,3	-2,2		0,0	-6,5	
EBITDA	73,5	-0,5	74,0		0,5	73,0	
Amortissements et pertes de valeur	-177,5				-183,5	6,0	
Subsides en capital	148,7				151,5	-2,8	
Pertes de valeur nettes sur inv. fin.	0,0				0,0	0,0	
EBIT	44,7	N.A.			-31,4	76,1	
Résultat financier	-79,7				-27,1	-52,6	
Produits financiers cash	5,6				5,2	0,4	
Charges financières dette contrat gestion	-22,9				-23,8	0,9	
Autres charges financières cash	-2,7				-0,1	-2,7	
Autres résultats financiers non cash	-59,7				-8,5	-51,2	
EBT	-35,0	N.A.			-58,6	23,5	
Impôts différés sur le résultat net	0,0				0,0	0,0	
Résultat net	-35,0	N.A.			-58,6	23,5	
Autres éléments du résultat global	-31,0				0,0	-31,0	
RESULTAT GLOBAL	-66,1	N.A.			-58,6	-7,5	
dont							
<i>Résultat global cash</i>	<i>-30,9</i>	<i>N.A.</i>					
<i>Résultat global non cash</i>	<i>-35,2</i>	<i>N.A.</i>					

*N.A. = not available

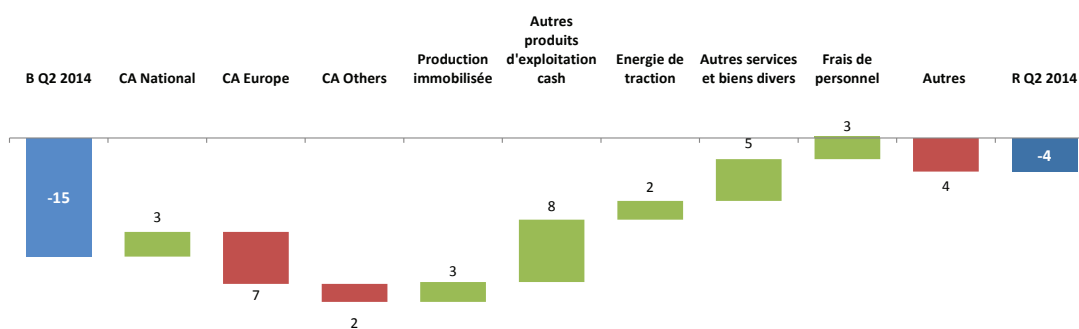
I.3 EBITDA

Mio€	Réalité Q2 2014	Proforma Q2 2013	Δ €	Δ %	Budget 2014	Δ €	Δ %
Cash	-10,8	-16,3	5,6	34,0%	-15,1	4,3	28,4%
<i>Récurrent</i>	-4,3	-12,0	7,8	64,4%	-15,1	10,8	71,6%
<i>Non récurrent</i>	-6,5	-4,3	-2,2	-51,2%	0,0	-6,5	N.S.
Non cash	84,3	15,8	68,5	N.S.	15,6	68,7	N.S.

L'EBITDA cash récurrent est négatif de 4,3 millions €, soit une amélioration de 7,8 millions € par rapport au 1^{er} semestre pro forma 2013, soit :



L'EBITDA cash récurrent est supérieur au budget de 10,8 Mio €. Cette variation s'explique par les principaux éléments suivants :



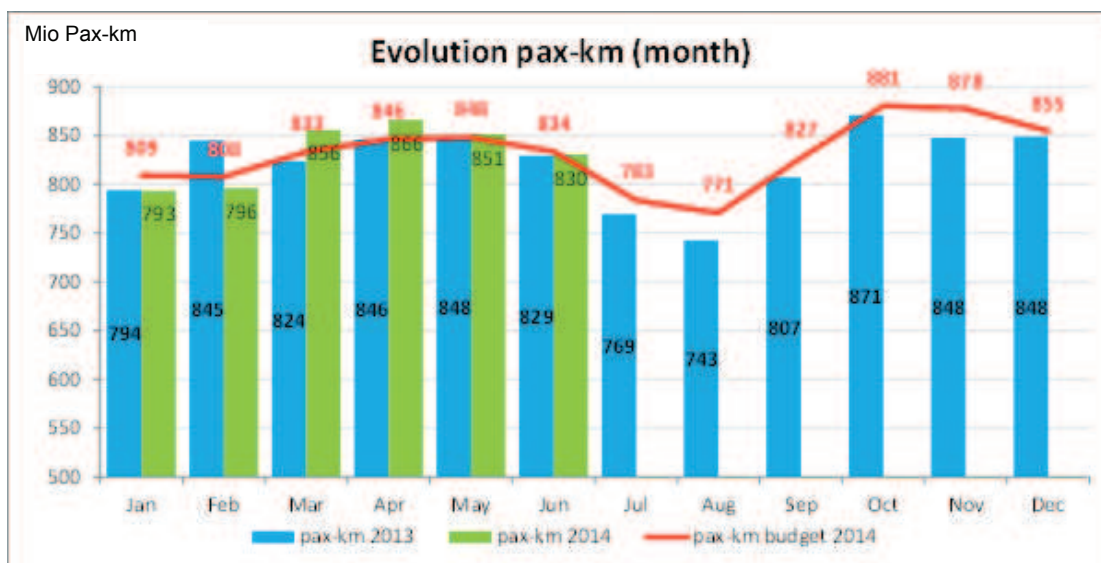
I.4 CHIFFRE D'AFFAIRES ET TRAFIC

a) Trafic voyageurs

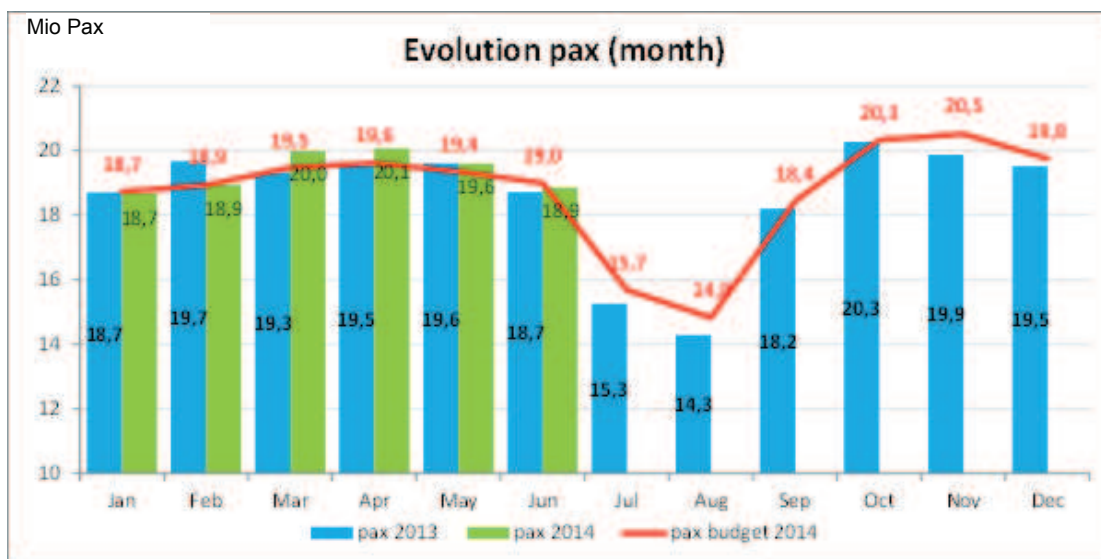
Note : v-km = voyageurs-km = pax-km en anglais (cfr graphique)

Mio v-km	Réalité Q2 2014	Proforma Q2 2013	Δ %	Budget	Δ %
Domestic	4.992,9	4.985,4	0,2%	4.977,8	0,3%
Europe	515,8	489,9	5,3%	530,4	-2,8%
	5.508,7	5.475,2	0,6%	5.508,2	0,0%

Nous présentons ci-après les évolutions graphiques du trafic domestique :



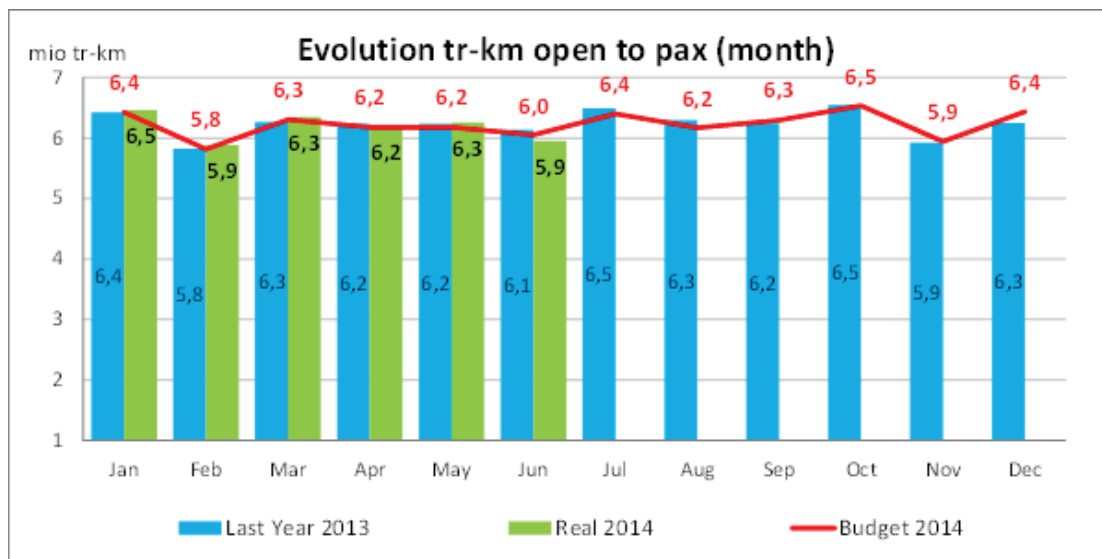
Après la tendance baissière de 2013 (perte nette de voyageurs-km en un an), le trafic s'est redressé et est tendanciellement en ligne avec l'objectif budgétaire de croissance de 1% en 2014, et ce malgré le shift du trafic benelux vers le trafic Europe (DHE). Il faut cependant signaler que les résultats du mois de juillet et août s'annoncent décevants, surtout du fait d'une météo historiquement défavorable.



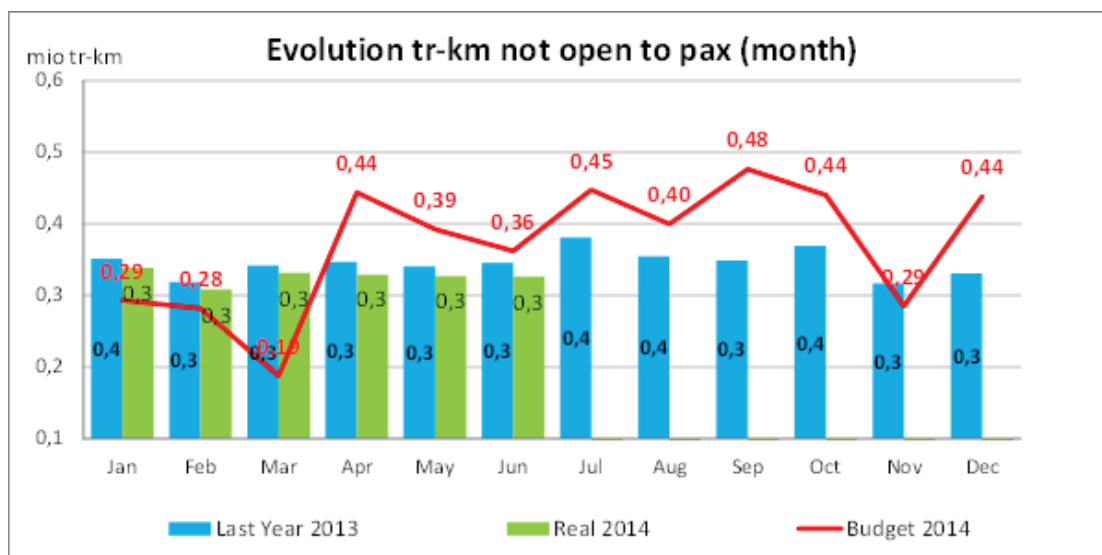
La tendance est similaire en ce qui concerne le nombre de voyageurs, même si nous constatons en effet un très léger tassement de la distance moyenne parcourue (moins de 1%).

b) Production

K tr-km	Réalité Q2 2014	Proforma Q2 2013	Δ %	Budget	Δ %
Domestic	39.047,1	39.156,0	-0,3%	38.903,0	0,4%
	39.047	39.156	-0,3%	38.903	0,4%

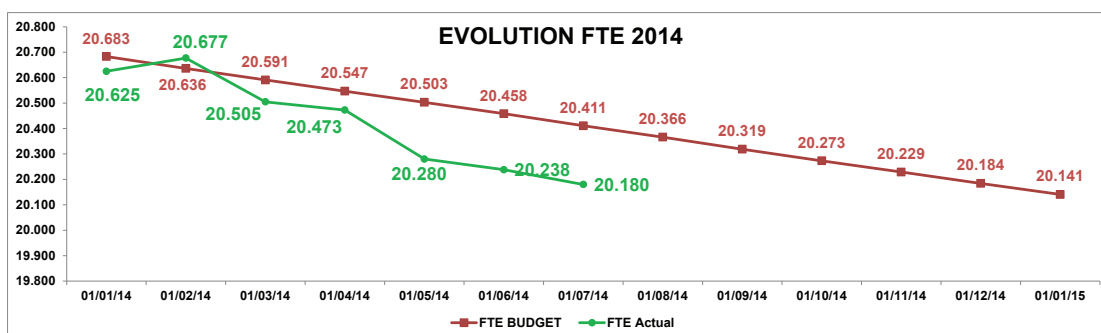


La production est légèrement plus faible qu'en 2013, principalement du fait du shift de trafic benelux vers l'activité Europe. Elle est cependant supérieure au budget, principalement grâce à la baisse du taux d'annulation de trains. Nous constatons également ci-dessous que des efforts significatifs ont été réalisés dans les parcours à vide, qui sont inférieurs de 4% au budget :

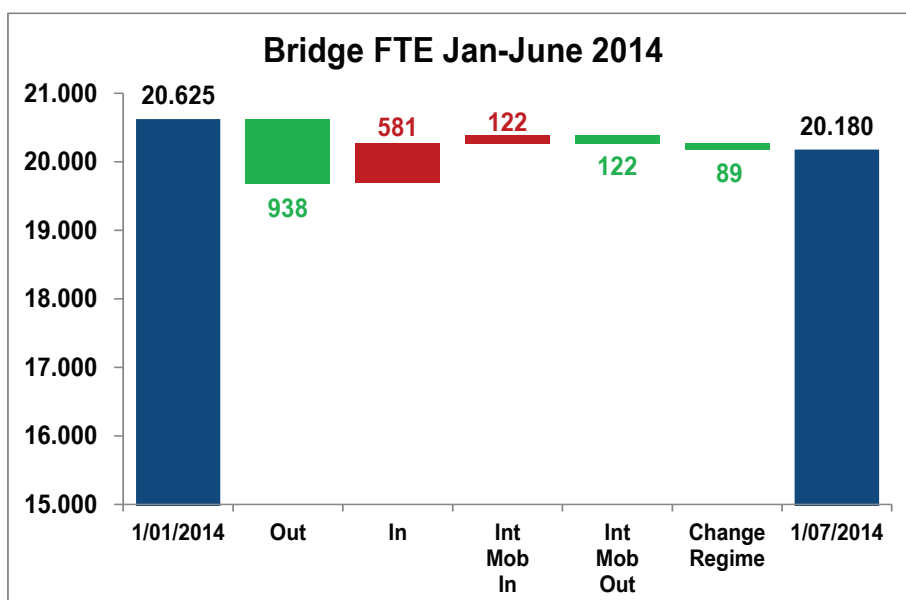


I.5. EFFECTIF DE PERSONNEL

L'effectif des EFT pendant le 1^{er} semestre 2014 a évolué comme suit :



Les mutations dans l'effectif dans le premier semestre 2014 sont dues aux mouvements suivants :

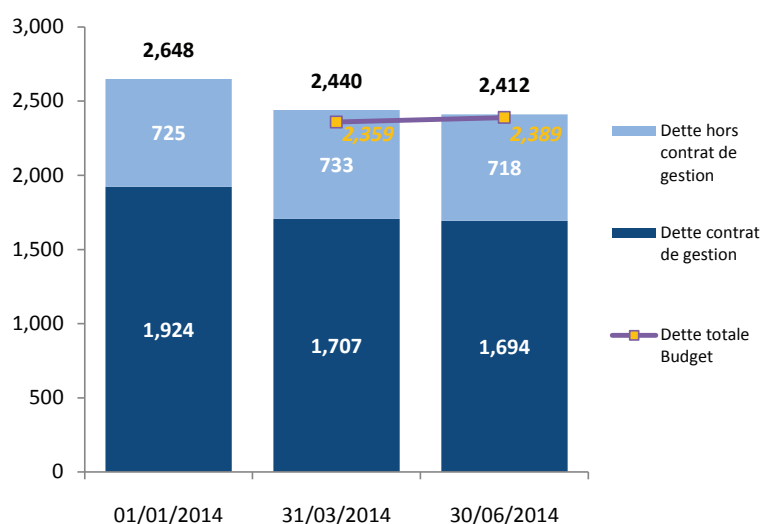


La politique de recrutement sélectif décidée dans le cadre du budget 2014 porte ses fruits, les mutations internes sont nombreuses, signe d'une dynamique de réallocation des ressources. Enfin, les changements de régime de travail pèsent également sur la baisse des effectifs, plus que le budget ne le prévoyait.

I.6. DETTE

1. DETTE FINANCIERE NETTE

Au 30 juin 2014, la dette financière nette de la SNCB s'établit à 2.411,8 Mio €, étant entendu que la dette hors contrat de gestion s'élève à 717,6 Mio € et la dette "contrat de gestion" s'élève à 1.694,2 Mio €.



La diminution de 236 millions € de la dette financière au 1^{er} semestre incombe pour :

- ❖ +31 millions € au résultat cash du 1^{er} semestre 2014 ;
- ❖ -27 millions € à l'excédent des encaissements par rapport aux investissements en actifs incorporels et corporels ;
- ❖ -240 millions € de variation de besoin en fonds de roulement dont :
 - -568 millions € de subventions d'exploitation ;
 - +95 millions € MTM ;
 - +123 millions € d'impôts ;
 - +122 millions € relatifs aux fournisseurs et dettes sociales.

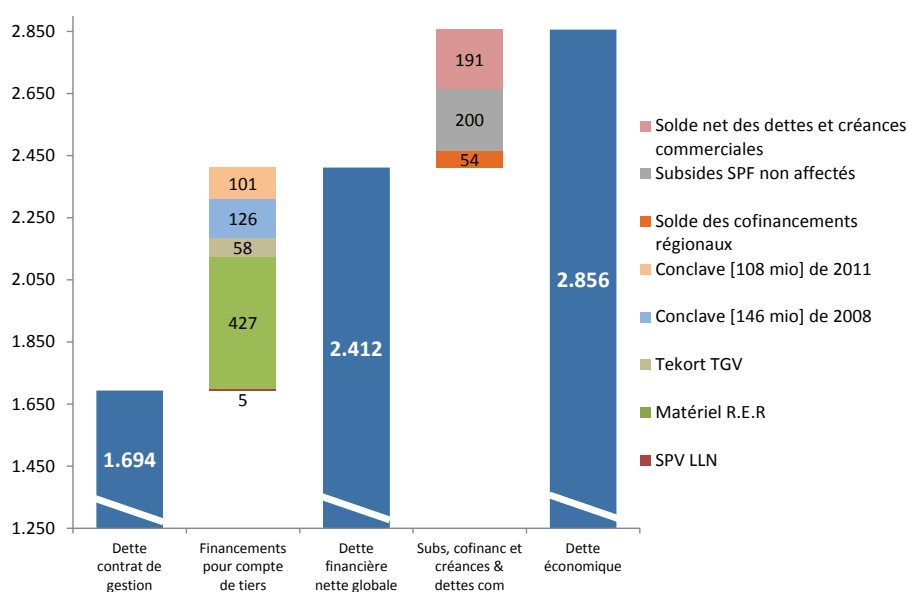
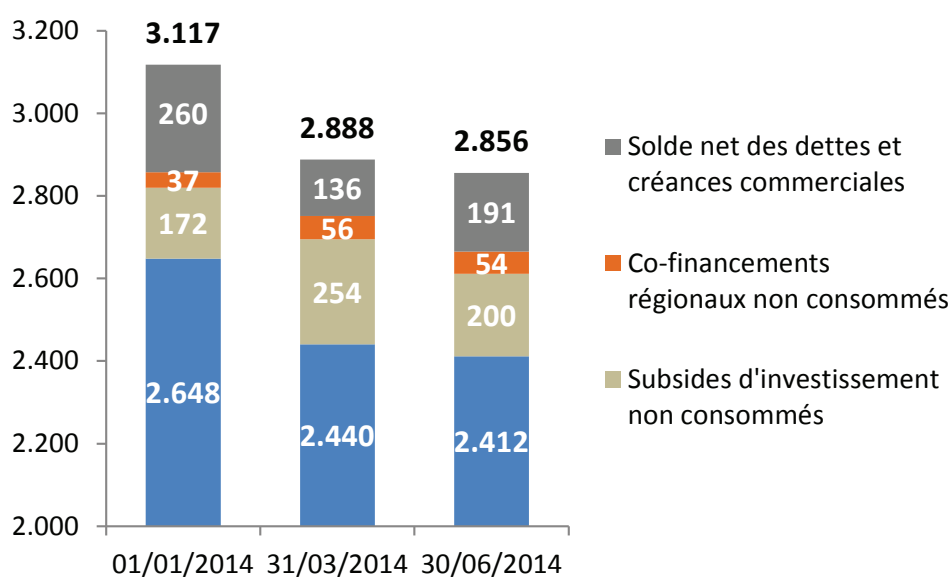
La dette est en outre en ligne avec le budget, même légèrement plus faible si l'on prend en compte le retard non budgété de 100 Mio€ dans le remboursement d'une dette TVA de 2013.

2. DETTE ECONOMIQUE

Outre la dette financière "contrat de gestion", dont la responsabilité incombe directement à la SNCB, des moyens financiers ont été mis anticipativement à la disposition de la SNCB pour des travaux qui doivent encore être exécutés.

Cette trésorerie réduit temporairement la dette nette de l'entreprise à hauteur de 253,3 Mio €, à savoir 199,6 Mio € de subsides en capital non consommés et des avances pour les cofinancements régionaux à hauteur de 53,7 Mio €.

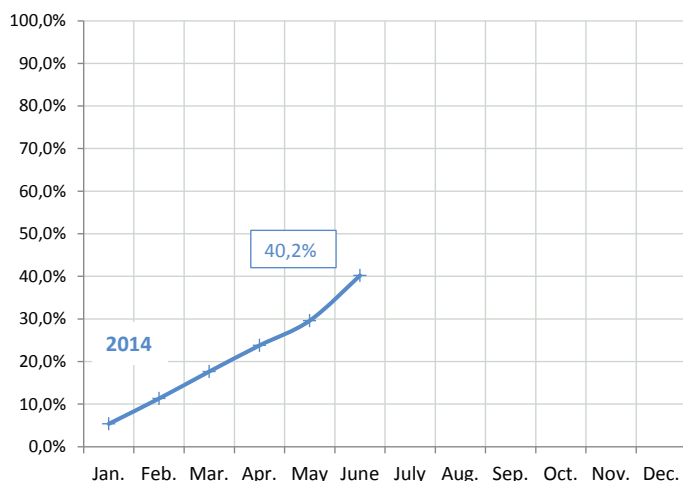
Par ailleurs, à ces éléments, s'ajoute le solde net du crédit fournisseur-client, soit 190,7 Mio € à fin juin 2014.



I.7. INVESTISSEMENTS

1. TAUX D'EXECUTION DU BUDGET D'INVESTISSEMENT

Le taux d'exécution physique du budget d'investissement (hors SPV LLN) au 30 juin 2014 s'élève à 40,2 %.

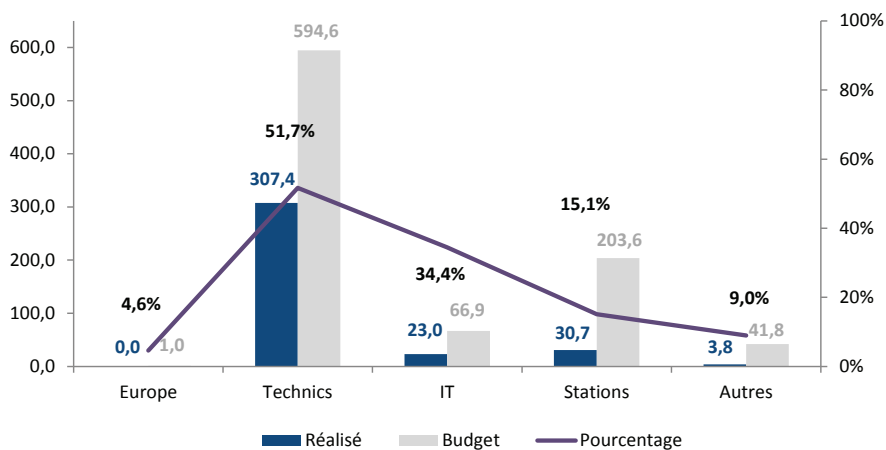


Les dépenses activées au 1^{er} semestre 2014 s'élèvent à 365,- millions €, soit

Sources de financements (Mio€)	Dépenses activées	Budget
Fonds propres	2,0	23,1
Subsides SPF (*)	361,8	851,2
Fonds RER	0,3	11,1
Autres	0,9	7,2
Total	365,0	892,6

* hors SPV

2. INVESTISSEMENTS PAR DIRECTIONS



PARTIE II :

DETAIL DU COMPTE DE RÉSULTATS

II.1. RÉSULTAT GLOBAL

COMPTE DE RESULTATS (€)	Réalité Q2 2014	Proforma Q2 2013	Δ €	Δ %	Budget 2014	Δ €	Δ %
Produits d'exploitation cash	1.271.329.464	1.271.457.976	-128.512	0,0%	1.268.243.084	3.086.380	0,2%
Chiffre d'affaires	633.557.250	623.758.329	9.798.921	1,6%	639.336.539	-5.779.289	-0,9%
<i>Domestic</i>	338.391.783	326.782.426	11.609.356	3,6%	335.252.465	3.139.318	0,9%
<i>Europe</i>	129.277.380	129.544.327	-266.947	-0,2%	135.893.228	-6.615.849	-4,9%
<i>B-Technics</i>	92.966.825	102.321.195	-9.354.370	-9,1%	98.515.039	-5.548.214	-5,6%
<i>Stations</i>	55.208.697	45.837.208	9.371.489	20,4%	47.000.118	8.208.579	17,5%
<i>Autres</i>	17.712.565	19.273.172	-1.560.608	-8,1%	22.675.689	-4.963.124	-21,9%
Subventions d'exploitation	560.665.656	569.315.043	-8.649.386	-1,5%	562.267.033	-1.601.377	-0,3%
Production immobilisée	56.562.088	52.881.383	3.680.706	7,0%	54.022.455	2.539.633	4,7%
Autres produits d'exploitation	20.544.469	25.503.222	-4.958.752	-19,4%	12.617.056	7.927.413	62,8%
Charges d'exploitation cash	-1.275.614.476	-1.283.499.689	7.885.212	-0,6%	-1.283.324.848	7.710.372	-0,6%
Approvisionnements et marchandises	-40.145.513	-38.738.824	-1.406.690	3,6%	-38.894.348	-1.251.165	3,2%
Redevance infrastructure	-317.687.597	-310.828.565	-6.859.031	2,2%	-317.428.979	-258.618	0,1%
Énergie de traction	-46.652.935	-50.998.634	4.345.699	-8,5%	-49.042.867	2.389.932	-4,9%
Autres services & biens divers	-253.603.100	-244.029.937	-9.573.163	3,9%	-258.910.097	5.306.997	-2,0%
Frais de personnel	-614.014.767	-635.020.593	21.005.825	-3,3%	-616.894.339	2.879.572	-0,5%
Autres charges d'exploitation	-3.510.563	-3.883.136	372.573	-9,6%	-2.154.217	-1.356.346	63,0%
EBITDA cash récurrent	-4.285.012	-12.041.712	7.756.700	64,4%	-15.081.764	10.796.752	71,6%
EBITDA non cash	84.310.954	15.834.966	68.475.989		15.630.226	68.680.729	
EBITDA cash non récurrent	-6.510.136	-4.304.812	-2.205.324		0	-6.510.136	
EBITDA	73.515.807	-511.558	74.027.365		548.462	72.967.345	
Amortissements et pertes de valeur	-177.513.180				-183.486.535	5.973.356	
Subsides en capital	148.684.417				151.488.835	-2.804.418	
Pertes de valeur nettes sur inv. fin.	0				0	0	
EBIT	44.687.044	N.A.			-31.449.239	76.136.283	
Résultat financier	-79.725.147				-27.114.785	-52.610.362	
Autres produits financiers cash	5.618.233				5.236.048	382.184	
Charges financières dette contrat gestion	-22.943.927				-23.800.555	856.628	
Autres charges financières cash	-2.743.592				-81.750	-2.661.842	
Autres résultats financiers non cash	-59.655.862				-8.468.529	-51.187.333	
EBT	-35.038.104	N.A.			-58.564.024	23.525.921	
Impôts différés sur le résultat net	0				0	0	
Résultat net	-35.038.104	N.A.			-58.564.024	23.525.921	
Autres éléments du résultat global	-31.038.557				0	-31.038.557	
RESULTAT GLOBAL	-66.076.661	N.A.			-58.564.024	-7.512.637	
<i>dont</i>							
<i>Résultat global cash</i>	<i>-30.864.434</i>	<i>N.A.</i>					
<i>Résultat global non cash</i>	<i>-35.212.227</i>	<i>N.A.</i>					

*N.A. = not available

II.2. PRODUITS D'EXPLOITATION CASH RECURRENTS

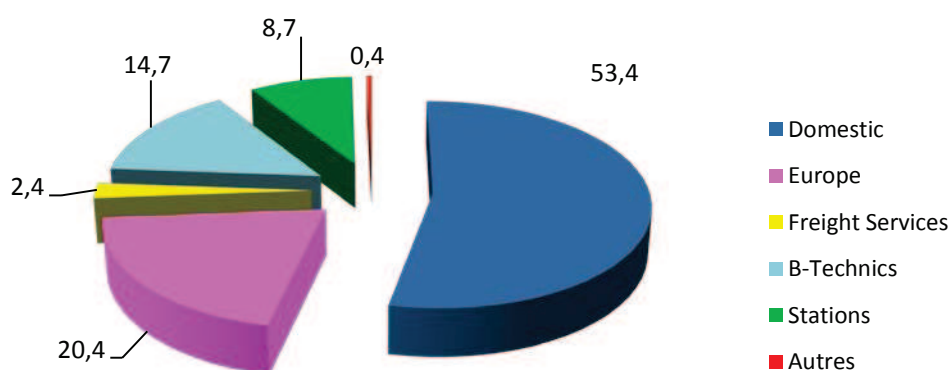
L'ensemble des **produits d'exploitation cash récurrents** se décompose et évolue comme suit :

Produits d'exploitation (€)	Réalité Q2 2014	Proforma Q2 2013	Δ €	Δ %	Budget 2014	Δ €	Δ %
Chiffre d'affaires	633.557.250	623.758.329	9.798.921	1,6%	639.336.539	-5.779.289	-0,9%
Subventions d'exploitation	560.665.656	569.315.043	-8.649.386	-1,5%	562.267.033	-1.601.377	-0,3%
Production immobilisée	56.562.088	52.881.383	3.680.706	7,0%	54.022.455	2.539.633	4,7%
Autres produits d'exploitation	20.544.469	25.503.222	-4.958.752	-19,4%	12.617.056	7.927.413	62,8%
Total	1.271.329.464	1.271.457.976	-128.512	0,0%	1.268.243.084	3.086.380	0,2%

1. CHIFFRE D'AFFAIRES

a) Chiffre d'affaires total

La **ventilation** du chiffre d'affaires par activités se présente comme suit :



L'**évolution** du chiffre d'affaires s'établit comme suit :

Chiffre d'affaires (€) Y inclus subventions d'exploitation affectées	Réalité Q2 2014	Proforma Q2 2013	Δ €	Δ %	Budget 2014	Δ €	Δ %
Domestic	338.391.783	326.782.426	11.609.356	3,6%	335.252.465	3.139.318	0,9%
Europe	129.277.380	129.544.327	-266.947	-0,2%	135.893.228	-6.615.849	-4,9%
Freight services	15.293.381	17.656.259	-2.362.878	-13,4%	15.327.020	-33.640	-0,2%
B-Technics	92.966.825	102.321.195	-9.354.370	-9,1%	98.515.039	-5.548.214	-5,6%
Stations	55.208.697	45.837.208	9.371.489	20,4%	47.000.118	8.208.579	17,5%
Autres	2.419.184	1.616.914	802.271	49,6%	7.348.669	-4.929.485	-67,1%
Total	633.557.250	623.758.329	9.798.921	1,6%	639.336.539	-5.779.289	-0,9%

b) Activité Domestique

(€)	Réalité Q2 2014	Proforma Q2 2013	Δ €	Δ %	Budget 2014	Δ €	Δ %
Trafic	315,619,287	307,207,917	8,411,370	2.7%	313,737,006	1,882,281	0.6%
Ventes	316,762,265	309,360,588	7,401,677	2.4%	314,883,155	1,879,110	0.6%
<i>Clients</i>	289,495,583	284,552,973	4,942,609	1.7%	286,054,550	3,441,033	1.2%
<i>Subventions</i>	27,266,682	24,807,614	2,459,068	9.9%	28,828,605	-1,561,923	-5.4%
Retard	-536,685	-523,995	-12,690	2.4%	-771,150	234,465	-30.4%
Réductions commerciales	-606,294	-1,628,676	1,022,382	-62.8%	-375,000	-231,294	61.7%
Bonus/malus	2,177,092		2,177,092	N.S.	0	2,177,092	#DIV/0!
Autres	20,595,404	19,574,510	1,020,894	5.2%	21,515,459	-920,055	-4.3%
Prestations diverses	18,064,664	17,108,789	955,874	5.6%	20,049,874	-1,985,210	-9.9%
Commissions	1,114,184	1,065,721	48,463	4.5%	1,070,690	43,494	4.1%
Autres	1,416,556	1,400,000	16,556	1.2%	394,895	1,021,662	258.7%
Total	338,391,783	326,782,426	11,609,356	3.6%	335,252,465	3,139,318	0.9%

B.1. Chiffre d'affaires Trafic

L'évolution du trafic exprimé en voyageurs-kilomètres, puis en nombre de voyageurs, se synthétise comme suit :

Mio voyageurs/km	Réalité Q2 2014	Proforma Q2 2013	Δ €	Δ %	Budget 2014	Δ €	Δ %
Billets	1.057,9	1.041,4	16,5	1,6%	1.054,2	3,7	0,4%
Cartes trajet	594,2	566,9	27,3	4,8%	605,6	-11,4	-1,9%
Cartes train	3.233,9	3.242,7	-8,8	-0,3%	3.205,9	28,0	0,9%
<i>Domicile-école</i>	1.053,8	1.047,2	6,7	0,6%	1.050,0	3,8	0,4%
<i>Domicile-travail</i>	2.095,4	2.078,2	17,2	0,8%	2.059,9	35,5	1,7%
<i>Autres</i>	84,7	117,4	-32,6	-27,8%	96,0	-11,3	-11,7%
Total trafic intérieur	4.886,0	4.851,0	35,0	0,7%	4.865,6	20,4	0,4%
TCV + TGB	106,9	134,3	-27,5	-20,5%	112,1	-5,2	-4,7%
Total Domestic	4.992,9	4.985,4	7,5	0,2%	4.977,8	15,1	0,3%

Mio voyageurs	Réalité Q2 2014	Proforma Q2 2013	Δ €	Δ %	Budget 2014	Δ €	Δ %
Billets	21,7	21,2	0,5	2,3%	21,4	0,4	1,7%
Cartes trajet	8,6	8,2	0,3	4,2%	8,6	0,0	-0,6%
Cartes train	83,9	83,8	0,1	0,1%	83,1	0,7	0,9%
<i>Domicile-école</i>	33,8	33,4	0,4	1,2%	33,6	0,1	0,4%
<i>Domicile-travail</i>	49,0	48,6	0,4	0,8%	48,0	0,9	2,0%
<i>Autres</i>	1,1	1,8	-0,7	-39,7%	1,4	-0,3	-23,9%
Total trafic intérieur	114,2	113,3	0,9	0,8%	113,1	1,0	0,9%
TCV + TGB	2,0	2,3	-0,3	-14,2%	2,0	0,0	-0,7%
Total Domestic	116,1	115,6	0,6	0,5%	115,1	1,0	0,9%

L'augmentation du **chiffre d'affaires total du trafic**, aussi bien par rapport à 2013 qu'au budget, est constatée pour tous les types de produits vendus, hormis le trafic d'approche lié à un voyage international (recettes T.C.V. et T.G.B.) en raison du classement sous l'activité "Europe" des recettes transfrontalières liées à la relation "Bruxelles-La Haye".

Hors réductions commerciales et réductions pour retard de train, le **chiffre d'affaires brut du trafic par produits** se présente comme suit :

Chiffre d'affaires Domestic (€) <i>Y inclus subventions d'exploitation affectées</i>	Réalité Q2 2014	Proforma Q2 2013	Δ €	Δ %	Budget 2014	Δ €	Δ %
Billets	106,319,570	102,455,428	3,864,142	3.8%	105,017,798	1,301,772	1.2%
Cartes trajet	40,426,018	38,402,397	2,023,621	5.3%	40,274,802	151,216	0.4%
Cartes train	160,429,062	155,672,835	4,756,227	3.1%	157,346,936	3,082,126	2.0%
<i>Domicile-école</i>	27,362,501	25,622,249	1,740,251	6.8%	27,201,441	161,060	0.6%
<i>Domicile-travail</i>	129,245,863	125,747,524	3,498,339	2.8%	126,111,663	3,134,200	2.5%
<i>Autres</i>	3,820,699	4,303,062	-482,363	-11.2%	4,033,833	-213,134	-5.3%
Chiffre d'affaires trafic intérieur	307,174,650	296,530,660	10,643,990	3.6%	302,639,536	4,535,114	1.5%
TCV + TGB	9,587,615	12,829,928	-3,242,313	-25.3%	12,243,619	-2,656,004	-21.7%
Chiffre d'affaires trafic	316,762,265	309,360,588	7,401,677	2.4%	314,883,155	1,879,110	0.6%

Le chiffre d'affaires brut du trafic progresse de 7.401.677 € dont 94 % incombe à l'effet prix et 6 % à l'effet volume. Le chiffre d'affaires du trafic intérieur réalise la progression budgétée tant au niveau des volumes que du yield.

Le mix des produits met en évidence la part prépondérante des produits à faible recette unitaire. Cependant **cette tendance a été arrêtée depuis début 2014**. La baisse des recettes TCV-TGB est imputable au transfert à l'activité B-Europe du trafic transfrontalier assuré par l'IC Z Bruxelles-La Haye.

Productmix recettes	Réalité Q2 2014	Proforma Q2 2013	Δ %	Budget 2014	Δ %
Billets	33.6%	33.1%	1.3%	33.4%	0.6%
Cartes trajet	12.8%	12.4%	2.8%	12.8%	-0.2%
Cartes train	50.6%	50.3%	0.6%	50.0%	1.4%
TCV-TGB	3.0%	4.1%	-27.0%	3.9%	-22.2%
Total	100%	100%		100%	

Productmix voyageurs/km	Réalité Q2 2014	Proforma Q2 2013	Δ %	Budget 2014	Δ %
Billets	21.2%	20.9%	1.4%	21.2%	0.0%
Cartes trajet	11.9%	11.4%	4.7%	12.2%	-2.2%
Cartes train	64.8%	65.0%	-0.4%	64.4%	0.6%
TCV-TGB	2.1%	2.7%	-20.6%	2.3%	-5.0%
Total	100%	100%		100%	

La recette moyenne par voyageur-kilomètre s'élève à 6,34 centimes, en hausse de 2,2 % par rapport à 2013 et de 0,3% par rapport au budget 2014 (exclusivement l'impact du TCV-TGB, la recette unitaire moyenne du trafic intérieur progressant mieux que dans le budget).

Mio€	Q2 2014	Proforma Q2 2013	Δ %	Budget	Δ %
Recettes	316.8	309.4	2.4%	314.9	0.6%

Mio v-km	Q2 2014	Proforma Q2 2013	Δ %	Budget	Δ %
Trafic	4.993	4.985	0.2%	4.978	0.3%

€ / v-km	Q2 2014	Proforma Q2 2013	Δ %	Budget	Δ %
Recette unitaire	0.0634	0.0621	2.2%	0.0633	0.3%

B.2. Chiffre d'affaires Bonus/Malus

Le chiffre d'affaires **Bonus/malus** perçu pour la première fois découle des dispositions de l'Arrêté Royal du 9 décembre 2004 relatif à la répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire et à la redevance d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, modifié par l'Arrêté Royal du 6 juillet 2011. Ce poste n'était pas budgété.

À noter que la perception effective à ce jour s'élève à 1.171.873,35 € (31/7/2014), le solde devra être payé lorsque Infrabel aura encaissé les malus d'autres tiers, et reste donc à risque.

B.3. Chiffre d'affaires Autres

Les **autres produits** actés dans le chiffre d'affaires progressent de 1.020.894 €, soit +5,2 %, conséquence principalement pour :

- + 1.635.469 € des suppléments Diabolo, le nombre de passagers augmentant de 218.949 et le prix par passager passant, au 1^{er} février 2014 de 4,19 € à 4,78 € ;
- - 1.075.003 € relatifs aux prestations Infrabel pour Infokiosk et nettoyage des quais, passerelles, couloirs sous voies,....
- + 691.494 € de B-excursions (principalement Pari Daiza, Bellewaerde/Walibi et le Zoo d'Anvers).

Les résultats 2014 sont moins bons que les prévisions budgétaires semestrielles, notamment en ce qui concerne :

- les suppléments Diabolo (-393.595€) ;
- les B-Excursions (-423.990€) ;
- les droits de confection de la Mobibcarte (-408.531€) ;

A contrario, les ventes de titres de bagages et transport de vélos sont meilleures que prévu (+112.826€).

c) Activité Europe

Chiffre d'affaires Europe (€)	Réalité Q2 2014	Proforma Q2 2013	Δ €	Δ %	Budget 2014	Δ €	Δ %
Trafic	89,527,158	86,069,086	3,458,072	4.0%	93,493,319	-3,966,161	-4.2%
Distribution	25,335,675	26,302,566	-966,890	-3.7%	27,010,258	-1,674,583	-6.2%
Catering	1,483,028	3,613,794	-2,130,766	-59.0%	1,481,102	1,926	0.1%
Autres	12,931,518	13,558,881	-627,363	-4.6%	13,908,549	-977,030	-7.0%
Total	129,277,380	129,544,327	-266,947	-0.2%	135,893,228	-6,615,849	-4.9%

C.1. Chiffre d'affaires Trafic

L'évolution du trafic exprimé en voyageurs-kilomètres, puis en nombre de voyageurs, se synthétise comme suit :

Mio voyageurs/km	Réalité Q2 2014	Proforma Q2 2013	Δ €	Δ %	Budget 2014	Δ €	Δ %
International classique	18.4	16.0	2.4	15.0%	24.2	-5.8	-24.0%
TGV Bxl-France	37.9	41.6	-3.7	-8.9%	42.5	-4.5	-10.7%
Thalys	409.0	404.7	4.3	1.1%	419.1	-10.0	-2.4%
Fyra	0.0	4.9	-4.9	N.S.	0.0	0.0	N.S.
Den Haag Express	50.3	22.4	27.8	N.S.	44.7	5.6	12.5%
Autres	0.2	0.2	0.0	-2.9%	0.0	0.2	N.S.
Total	515.8	489.9	25.9	5.3%	530.4	-14.6	-2.8%

Mio voyageurs	Réalité Q2 2014	Proforma Q2 2013	Δ €	Δ %	Budget 2014	Δ €	Δ %
International classique	0,1	0,1	0,0	15,4%	0,2	0,0	-24,1%
TGV Bxl-France	0,4	0,5	0,0	-8,9%	0,5	-0,1	-10,7%
Thalys	3,3	3,3	0,0	1,0%	3,4	-0,1	-2,0%
Fyra	0,0	0,1	-0,1	N.S.	0,0	0,0	N.S.
Den Haag Express	1,1	0,5	0,6	N.S.	1,0	0,1	8,4%
Autres	0,0	0,0	0,0	-1,9%	0,0	0,0	N.S.
Total	5,0	4,5	0,5	11,0%	5,0	-0,1	-1,5%

La progression significative en un an est essentiellement due au shift du trafic benelux vers le Den Haag Express, les évolutions contrastées du TGV et de l'international classique se compensant. Nous sommes cependant en dessous du budget, du fait d'une part d'une pression sur le trafic Thalys, surtout au deuxième trimestre, mais aussi de l'impact des grèves françaises au mois de juin, qui ont principalement touché le trafic TGV pendant une moitié du mois.

Le chiffre d'affaires total du trafic progresse de 3.458.072 € ou +4,0 %, soit par produits :

Produits trafic (€)	Réalité Q2 2014	Proforma Q2 2013	Δ €	Δ %	Budget 2014	Δ €	Δ %
International classique	3,611,562	2,871,378	740,184	25.8%	2,788,232	823,330	29.5%
TGV Bxl-France	6,792,923	8,479,858	-1,686,935	-19.9%	7,085,476	-292,553	-4.1%
Thalys	70,937,736	69,217,698	1,720,039	2.5%	76,091,332	-5,153,596	-6.8%
Fyra	0	606,982	-606,982	N.S.	0	0	N.S.
Den Haag Express	8,182,502	4,893,171	3,289,330	67.2%	7,528,278	654,223	8.7%
Autres	2,435	0	2,435	N.S.	0	2,435	N.S.
Total	89,527,158	86,069,086	3,458,072	4.0%	93,493,319	-3,966,161	-4.2%

Le chiffre d'affaires brut du trafic progresse de 3.458.072 €, cette évolution incombe totalement à l'effet volume, la recette unitaire par voyageur-km diminuant de -1,2 %. On constate que la recette unitaire est également inférieure au budget, ce qui traduit le contexte plus difficile du Thalys et du TGV pendant ce semestre.

La recette moyenne totale par voyageur-kilomètre s'élève à 17,36 centimes, en baisse de 1,2 % par rapport à 2013 et de 1,5% inférieur au budget. Par ailleurs, la recette moyenne par voyageur-km de Thalys se monte à 17,34 centimes, en hausse de 1,4% par rapport à 2013.

Mio€	Q2 2014	Proforma Q2 2013	Δ %	Budget	Δ %
Recettes	89.5	86.1	4.0%	93.5	-4.2%

Mio v-km	Q2 2014	Proforma Q2 2013	Δ %	Budget	Δ %
Trafic	516	490	5.3%	530	-2.8%

€ / v-km	Q2 2014	Proforma Q2 2013	Δ %	Budget	Δ %
Recette unitaire	0.1736	0.1757	-1.2%	0.1763	-1.5%

C.2. Chiffre d'affaires Distribution

Le chiffre d'affaires de la distribution comprend essentiellement des commissions, dont le taux, parfois nettement au-dessus du marché, est sous pression. En outre, la part de l'internet est en croissance, ce qui tire le taux moyen pondéré de commission vers le bas.

Produits distribution (€)	Réalité Q2 2014	Proforma Q2 2013	Δ €	Δ %	Budget 2014	Δ €	Δ %
Gares B-EU	3.201.715	4.698.572	-1.496.857	-31,9%	3.475.215	-273.501	-7,9%
Gares mixtes	1.673.628	1.628.727	44.901	2,8%	1.294.776	378.851	29,3%
Internet	6.575.445	4.890.379	1.685.066	34,5%	7.144.917	-569.472	-8,0%
Telesales	721.993	709.828	12.164	1,7%	510.847	211.146	41,3%
Rail Services Center	1.110.066	959.652	150.414	15,7%	1.425.714	-315.649	-22,1%
Agences et TO	3.706.504	5.094.480	-1.387.976	-27,2%	4.284.171	-577.667	-13,5%
Foreign sales	8.365.674	8.343.923	21.752	0,3%	8.832.435	-466.761	-5,3%
Greenpoints	-87.312	-123.839	36.527	-29,5%	0	-87.312	N.S.
Autres	67.963	100.844	-32.881	-32,6%	42.183	25.780	61,1%
Total	25.335.675	26.302.566	-966.890	-3,7%	27.010.258	-1.674.583	-6,2%

Chiffre d'affaires distribution par canal	Réalité Q2 2014	Proforma Q2 2013	Δ %	Budget 2014	Δ %
Gares B-EU	12,6%	17,9%	-29,3%	12,9%	-1,8%
Gares mixtes	6,6%	6,2%	6,7%	4,8%	37,8%
Internet	26,0%	18,6%	39,6%	26,5%	-1,9%
Agences et TO	14,6%	19,4%	-24,5%	15,9%	-7,8%
Foreign sales	33,0%	31,7%	4,1%	32,7%	1,0%
Autres	7,2%	6,3%	14,3%	7,3%	-2,3%
Total	100%	100%		100%	

C.3. Chiffre d'affaires Catering

La réduction du chiffre d'affaires (-2.130.766 € ou -59,- %) incombe au fait que l'activité Catering Thalys et Eurostar ne transite plus, à partir de respectivement janvier 2014 et juillet 2013, par les comptes de la SNCB : tant les produits que les charges disparaissent des résultats, ce qui induit une baisse de ces deux rubriques par rapport à 2013, prévue dans le budget.

C.4. Chiffre d'affaires Divers

Ce chiffre d'affaires comprend notamment les prestations exécutées pour EIL/Eurostar, Thalys et ICE3. La variation (-627.363 € ou -4,7 %) incombe à des régularisations en 2013 suite décomptes 2009-2012.

Le chiffre d'affaires divers est inférieur au budget d'1 Mio €. La compensation à facturer à NS (Nederlandse Spoorwegen) pour la perte budgétée sur l'ICZ (anciennement Den Haag Express) a été linéairement répartie sur l'année 2014 (-1,7 Mio € à fin juin 2014). Or, dans la réalité, aucun revenu ne sera enregistré en cours d'année, mais bien en décembre, lorsque le résultat du train pour la partie belge pourra être déterminé. Cette variance est partiellement compensée par des résultats meilleurs que prévu (+0,7 Mio €), notamment sur les produits divers Eurostar (+0,4 Mio €).

d) Activité Freight Services

€	Réalité Q2 2014	Proforma Q2 2013	Δ €	Δ %	Budget 2014	Δ €	Δ %
Prestations diverses	2.799	201.456	-198.657	-98,6%	0	2.799	N.S.
Facturation frais de fonctionnement	15.290.582	17.511.180	-2.220.599	-1,1%	15.327.020	-36.439	-0,2%
Autres	0	-56.378	56.378	N.S.	0	0	N.S.
Total	15.293.381	17.656.259	-2.362.878	-13,4%	15.327.020	-33.640	-0,2%

Le chiffre d'affaires de l'activité Freight Services est en ligne avec le budget au 1^{er} semestre 2014. Il convient cependant de nuancer cet alignement. Les journées de service commandées sont supérieures au budget mais cet effet volume est compensé par la diminution de la recette unitaire par rapport au budget (effet prix). La baisse de cette recette unitaire par rapport au budget s'explique par l'octroi à SNCB Logistics du plan de relance économique (diminution de tarif) et par l'incorporation des coûts HR dans le tarif (légère augmentation du tarif).

e) Activité B-Technics

Chiffre d'affaires (€)	Réalité Q2 2014	Proforma Q2 2013	Δ €	Δ %	Budget 2014	Δ €	Δ %
Matériel	58.682.317	65.179.908	-6.497.592	-10,0%	65.756.745	-7.074.428	-10,8%
Trains	34.284.508	37.141.287	-2.856.778	-7,7%	32.758.294	1.526.214	4,7%
Total	92.966.825	102.321.195	-9.354.370	-9,1%	98.515.039	-5.548.214	-5,6%

Le chiffre d'affaire **Matériel** diminue de 6.497.592 € ou de 10,- % conséquence notamment des prestations effectués sur la rame Thalys 4301 en 2013 (-3,5 millions €) et pour Infrabel (-1,7 millions €), de la diminution des ventes mitrailles (-0,6 million €) ainsi que de la réduction des prestations du train de relevage (-0,6 million €).

Le chiffre d'affaire **Train** baisse de 2.856.778 € ou de -7,7 % conséquence notamment pour -5,1 millions à la conduite (dont -3,1 millions € pour le Groupe B-Logistics et -2,- millions € pour Thalys –importantes régularisations en 2013 suite décompte 2009-2012) et pour +2,3 millions € de locations (dont 5 T29 supplémentaires pour B-Logistics et voitures SNCB pour liaisons Kortrijk-Lille, Doornik-Lille et Hamburg-Köln).

Par rapport au budget le chiffre d'affaire de **Matériel** est de 7,1 Mio € inférieur au budget. Les principales composantes de cette variation sont :

- Un retard dans la facturation vis-à-vis d'Infrabel de 1,3 Mio €.
- Un budget de 5,0 Mio € a été prévu pour les graffitis. Tenant compte de la faible probabilité de récupérer ces montants dans la réalité, une modification de la

comptabilisation de ces indemnités a été décidée en 2014 : ces éléments sont à présent comptabilisés dans les droits et engagements hors bilan, d'où une surestimation du revenu budgété dans le compte de résultats.

Le chiffre d'affaires de **Train** est supérieur au budget de 1,5 Mio €. L'écart est principalement dû à du revenu supplémentaire pour la conduite et la location de locomotives vis-à-vis de B-Logistics.

f) Activité Stations

€	Réalité Q2 2014	Proforma Q2 2013	Δ €	Δ %	Budget 2014	Δ €	Δ %
Location immobilières hors concessions	26.567.742	23.133.130	3.434.613	14,8%	25.056.584	1.511.159	6,0%
Location immobilières concessions	12.760.456	12.556.836	203.620	1,6%	13.019.310	-258.854	-2,0%
Projets	8.429.217	1.181.919	7.247.298	N.S.	2.758.500	5.670.717	N.S.
Autres	7.451.282	8.965.324	-1.514.042	-16,9%	6.165.724	1.285.558	20,9%
Total	55.208.697	45.837.208	9.371.489	20,4%	47.000.118	8.208.579	17,5%

La variation du chiffre d'affaires

- « Locations immobilières hors concessions » (+3,4 millions €) provient des facturations à HR RAIL (en 2013 : facturation interne) pour 5,9 millions € atténuées des facturations vers TUC Rail (-1,2 millions €) et Infrabel (-0,5 million €) ;
- « Projets » (+7,2 millions €) incombe principalement à l'avancement des travaux (pour le compte de la Région Flamande) à Mechelen (6,5 millions €) ;
- «Autres » (-1,5 millions €) se situe dans les prestations pour Infrabel (-2,3 millions € - Nettoyage des quais) et pour HR RAIL (+0,4 million €).

2. SUBVENTIONS D'EXPLOITATION

€	Réalité Q2 2014	Proforma Q2 2013	Δ €	Δ %	Budget 2014	Δ €	Δ %
Subvention de base	375.640.153	396.044.474	-20.404.322	-5,2%	384.644.066	-9.003.913	-2,3%
Subvention liée aux v-km	121.989.656	122.390.763	-401.106	-0,3%	122.205.366	-215.709	-0,2%
R.E.R	5.943.000	5.849.000	94.000	1,6%	5.942.585	415	0,0%
Dorsales Thalys	3.467.000	1.720.449	1.746.551	N.S.	3.467.100	-100	0,0%
Diabolo I+II	4.661.500	4.588.000	73.500	1,6%	4.661.161	340	0,0%
Sécurité	12.508.500	12.310.500	198.000	1,6%	12.619.000	-110.500	-0,9%
Formation	7.009.500	6.898.500	111.000	1,6%	7.009.500	0	0,0%
Relance économique MSP	28.328.347	18.412.857	9.915.490	53,9%	20.600.149	7.728.199	37,5%
Noorderkempen	1.118.000	1.100.500	17.500	1,6%	1.118.108	-108	0,0%
Total	560.665.656	569.315.043	-8.649.386	-1,5%	562.267.033	-1.601.377	-0,3%

Pour rappel, au cours du conclave budgétaire de décembre 2011, le gouvernement a décidé de réduire les dotations du Groupe SNCB de 150 millions € pour 2014. Cette réduction a été appliquée, de commun accord entre l'État, la SNCB et Infrabel, sur les subventions d'exploitation (-50 millions €) et sur les subventions d'investissements (-100 millions €). Lors du contrôle budgétaire du 30 mars 2013, le gouvernement a diminué les subventions d'exploitation du Groupe SNCB de 30 millions € supplémentaires de manière récurrente.

En conséquence de la restructuration du Groupe SNCB survenue au 1^{er} janvier 2014, la réduction des subventions d'exploitation de 80 Mio € a été répartie entre la SNCB (47,4 millions € dont 10 millions € déjà appliqués en 2013) et Infrabel (32,6 millions € dont 5 millions € déjà appliqué en 2013).

La variation de -8.649.386 € provient d'une part des économies imposées par le Gouvernement (-18 millions €) atténuée par l'indexation (+9,9 millions €).

La subvention d'exploitation liée aux voyageurs-km résulte de l'Arrêté Royal fixant les règles provisoires qui valent comme contrat de gestion d'Infrabel et de la Nouvelle SNCB. Cette intervention est égale au nombre de voyageurs-km en service intérieur multiplié par 0,02455 €. Le montant arrêté dans le budget de l'État a été basé sur le budget 2014 de la SNCB par transfert de la dotation globale.

La subvention d'exploitation liée aux voyageurs-km est impactée par la partie du trafic liée aux grèves. En ce qui concerne les billets et cartes trajets, l'impact est immédiat puisque la répercussion sur le trafic est immédiate. En ce qui concerne les cartes train, le mode de calcul de l'impact sur ladite subvention est en cours d'élaboration avec le Collège des Commissaires. Un impact négatif de 585.725,07 € a été acté dans les compte du 1^{er} semestre 2014.

Il conviendra ensuite d'arrêter de commun accord avec l'État une méthode :

- ❖ en cas de modifications des paramètres sous-jacents au calcul des voyageurs-km (changement de base) ;
pour adapter les subventions en cas de grève (définition de grève, impact en voyageurs-km,...) ainsi que lors de tout nouveau produit.

3. PRODUCTION IMMOBILISÉE

€	Réalité Q2 2014	Proforma Q2 2013	Δ €	Δ %	Budget 2014	Δ €	Δ %
Production immobilisée	56.562.088	52.881.383	3.680.706	7,0%	54.022.455	2.539.633	4,7%

La croissance constatée de la production immobilisée est imputable principalement aux travaux de modernisation du matériel roulant voyageurs qui sont en cours (essentiellement AM 86 et AM 80). La variance par rapport au budget est en partie compensée par des charges plus élevées (principalement approvisionnements), mais aussi expliquée par des prestations plus importantes que budgétées (ceci ayant alors un impact net direct sur l'EBITDA).

4. AUTRES PRODUITS D'EXPLOITATION

€	Réalité Q2 2014	Proforma Q2 2013	Δ €	Δ %	Budget 2014	Δ €	Δ %
Autres produits d'exploitation	20.544.469	25.503.222	-4.958.752	-19,4%	12.617.066	7.927.413	62,8%

La baisse des autres produits d'exploitation (-4.958.752 millions € ou -19,4 %) s'explique notamment pour :

- -6,- millions € de plus-values sur réalisations d'actifs immobilisés ;
- +2,5 millions € par l'indemnité perçue de Ansaldo Breda (Fyra) ;
- -1,1 millions d'indemnités perçues en 2013 d'Infrabel dans le cadre de l'accident à Izegem.

Par rapport au budget, les autres produits d'exploitation sont supérieurs de 7,9 Mio €. Les principaux éléments d'explication de cette variation sont:

- +2,5 Mio € pour l'indemnité Ansaldo Breda relative au Fyra ;
- +2,4 Mio € provenant des corrections de charges pour des exercices antérieurs, qui ne sont pas budgétées ;
- +1,3 Mio € de récupération de taxes, dont 0,7 Mio € relative à l'imposition forfaitaire sur les entreprises de réseaux (IFER) ;

- +0,6 Mio € provenant du plan de relance économique (partie non liée aux missions de service public) ;
- +0,5 Mio € sur les plus-values sur cessions d'actifs corporels.

II.3. CHARGES D'EXPLOITATION CASH RECURRENTES

Charges d'exploitation (€)	Réalité Q2 2014	Proforma Q2 2013	Δ €	Δ %	Budget 2014	Δ €	Δ %
Approvisionnement et marchandises	40.145.513	38.738.824	1.406.690	3,6%	38.894.348	1.251.165	3,2%
Services et biens divers	617.943.632	605.857.136	12.086.496	2,0%	625.381.943	-7.438.311	-1,2%
Frais de personnel	614.014.767	635.020.593	-21.005.825	-3,3%	616.894.339	-2.879.572	-0,5%
Autres charges d'exploitation	3.510.563	3.883.136	-372.573	-9,6%	2.154.217	1.356.346	63,0%
Total	1.275.614.476	1.283.499.689	-7.885.212	-0,6%	1.283.324.848	-7.710.372	-0,6%

1. APPROVISIONNEMENTS

€	Réalité Q2 2014	Proforma Q2 2013	Δ €	Δ %	Budget 2014	Δ €	Δ %
Approvisionnements et marchandises	40.145.513	38.738.824	1.406.690	3,6%	38.894.348	1.251.165	3,2%

La charge supplémentaire par rapport au budget est compensée par un revenu complémentaire comptabilisé au niveau de la production immobilisée.

2. SERVICES ET BIENS DIVERS

Services et biens divers (€)	Réalité Q2 2014	Proforma Q2 2013	Δ €	Δ %	Budget 2014	Δ €	Δ %
Redevance infrastructure	317.687.597	310.828.565	6.859.031	2,2%	317.428.979	258.618	0,1%
Énergie de traction	46.652.935	50.998.634	-4.345.699	-8,5%	49.042.867	-2.389.932	-4,9%
Autres services et biens divers	253.603.100	244.029.937	9.573.163	3,9%	258.910.097	-5.306.997	-2,0%
Total	617.943.632	605.857.136	12.086.496	2,0%	625.381.943	-7.438.311	-1,2%

Il est à observer que, dans les chiffres de 2013 pour **électricité**, était acté l'impact estimé de taxes nouvelles (Régions bruxelloise et wallonne) pour 1.980.000 €.

La variation des charges comptabilisées sous « Autres services et biens divers » se situe essentiellement dans les biens et services ci-après :

- +6,9 millions de **prestations ICT**. Cette évolution incombe principalement à la restructuration. Auparavant, de nombreux frais comme frais locatifs, frais personnel ICTRA, activités de CSS n'étaient pas actés comme charges biens & services divers ICT. Dorénavant, ces diverses charges font l'objet de facturations externes de la

SNCB, de Ypto et d'Infrabel. Ceci n'a pu être retraité dans les chiffres proforma 2013 ;

- +5,9 millions € de frais relatifs à des **projets immobiliers**. Toutefois, ces charges sont à mettre en rapport avec le chiffre d'affaires ayant trait auxdits projets ;
- -0,9 million € de consultants.

La redevance infrastructure est en ligne avec le budget. Cet alignement cache cependant deux effets : un dépassement, notamment dû aux annulations de trains moindres que dans le budget, compensé par la note de crédit reçue d'Infrabel pour la grève du 30 juin. L'énergie de traction est inférieure au budget de 4,9% (-2,4 Mio €). Ce sont principalement les conditions climatiques favorables du début de l'année qui permettent d'expliquer cet écart.

Les autres services et biens divers sont de 5,3 Mio € inférieurs au budget. Les principaux écarts par rapport au budget sont constatés dans les rubriques suivantes :

- Consultance : -3,8 Mio €
- Location : -2,5 Mio €
- Eau, gaz, mazout : -1,5 Mio €
- Coûts HR-Rail : +2,3 Mio €

3. FRAIS DE PERSONNEL

Les frais de personnel cash récurrents s'élèvent à 614.014.767,48 €. Ils se composent de 2 parties:

- Frais de personnel normalisés : 612,8 millions € ;
- Autres frais de personnel non liés directement aux actifs : 1,2 millions €.

Sur cette base, la masse salariale normalisée et le coût normalisé par FTE s'élèvent à :

	Réalité Q2 2014	Proforma Q2 2013	Δ €	Δ %	Budget 2014	Δ €	Δ %
Frais de personnel normalisés (€)	612.807.394	631.494.109	-18.686.714	-3,0%	610.859.068	1.948.326	0,3%
Effectif moyen rémunéré (FTE)	20.521	20.989	-468	-2,2%	20.547	-26	-0,1%
Coût normalisé annualisé par FTE (€ / FTE)	59.647	60.169	-522	-0,9%	59.459	188	0,3%

La baisse des **frais de personnel normalisés** par rapport à l'an passé a pour causes :

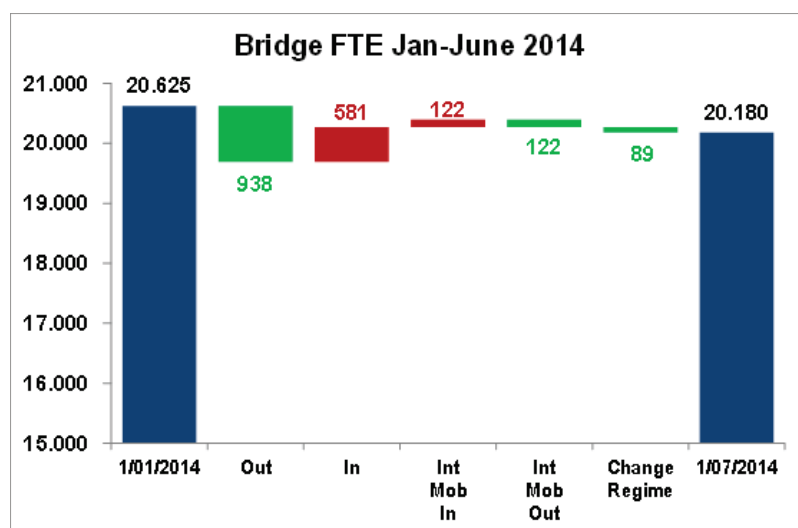
- la réduction des effectifs dont l'impact est de -14,1 millions € ;

- la diminution du coût par FTE pour -4,6 millions € dont -10,9 millions € relatifs au rajeunissement du personnel, +5,3 millions € ayant trait à l'impact des biennales et +1,3 millions € consécutifs aux changements de grades.

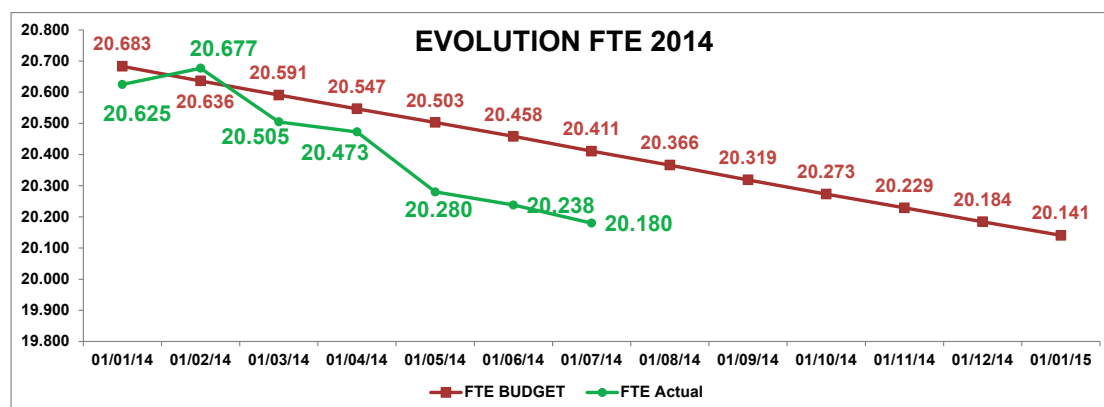
On constate que, par rapport au budget, le coût normalisé est, malgré des effectifs moindres, un peu plus élevé. Ceci est plus que compensé par les frais de personnels autres que normalisés (avis 38 HR, avis 22-28 HR, rentes accidents de travail, etc...) moindres que prévus au budget.

1/ Baisse des effectifs plus prononcée que dans le budget :

L'effectif total de la SNCB (photo prise le 1^{er} du mois !!!!!) a baissé de 445 FTE au cours du 1^{er} semestre. Cette baisse se décompose comme suit :



Le budget prévoyait un effectif de 20.411 FTE au 1^{er} juillet 2014 et de 20.140 FTE au 31 décembre 2014. L'objectif de fin d'année est donc déjà presque atteint :

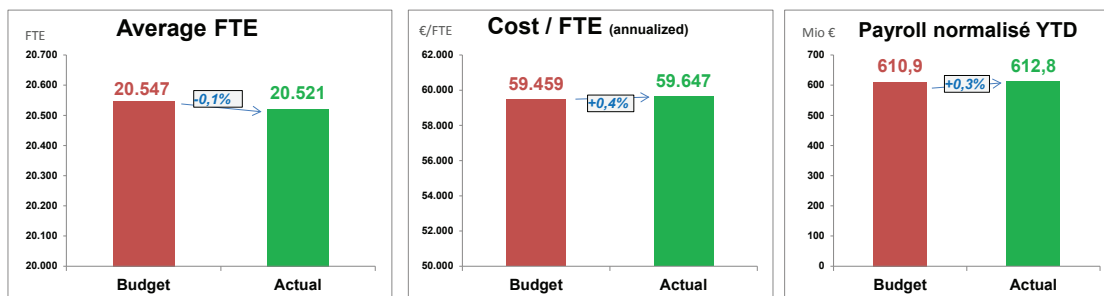


2/ Coût normalisé par FTE en baisse mais malgré tout supérieur au budget :

La diminution du **coût normalisé annualisé par FTE** de 0,87 % se justifie pour :

- +0,17 % aux changements de grades ;
- +0,85 % aux biennales ;
- -1,85 % au rajeunissement ;
- -0,04 % à des causes diverses.

Le coût normalisé annualisé par FTE est supérieur de 0,4% au budget :



4. AUTRES CHARGES D'EXPLOITATION

€	Réalité Q2 2014	Proforma Q2 2013	Δ €	Δ %	Budget 2014	Δ €	Δ %
Correction exercices antérieurs	1.016.552	93.825	922.727	N.S.	0,00	1.016.552	N.S.
Moins-value réalisée	28.484	840.720	-812.236	-96,6%	0,00	28.484	N.S.
Taxes	2.009.028	1.666.766	342.261	20,5%	1.538.829,71	470.198	30,6%
Amendes et Indemnités	163.605	571.316	-407.711	-71,4%	2.375,00	161.230	N.S.
Autres	292.895	710.509	-417.614	-58,8%	613.012,46	-320.118	-52,2%
Total	3.510.563	3.883.136	-372.573	-9,6%	2.154.217	1.356.346	63,0%

Les autres charges d'exploitation sont impactées négativement par des taxes sur les bureaux prélevées au profit de la Région Bruxelloise sur le complexe France-Bara, Delta et Atrium. Les corrections d'exercices antérieurs n'ont logiquement pas été budgétées, ce qui explique l'essentiel du dépassement de budget, en plus des taxes plus élevées que dans le budget.

II.4. EBITDA

€	Réalité Q2 2014	Proforma Q2 2013	Δ €	Δ %	Budget 2014	Δ €	Δ %
Cash	-10.795.148	-16.346.524	5.551.376	34,0%	-15.081.764	4.286.616	28,4%
<i>Récurrent</i>	-4.285.012	-12.041.712	7.756.700	64,4%	-15.081.764	10.796.752	71,6%
<i>Non récurrent</i>	-6.510.136	-4.304.812	-2.205.324	-51,2%	0	-6.510.136	N.S.
Non cash	84.310.954	15.834.966	68.475.989	N.S.	15.630.226	68.680.729	N.S.

L'EBITDA cash non récurrent s'élève à -6,5 millions €, conséquence principalement du paiement de 7,5 millions € relatif à la libération tardive de terrains.

L'EBITDA non cash s'élève à +84,3 millions € et a trait :

- aux provisions diverses: impact positif de 30,3 millions € dont
 - 12,- millions pour litiges juridiques (principalement utilisations et reprises de provision pour litige juridique relatif à la libération tardive de terrains dont un accord a été conclu le 10/4/2014) ;
 - 4,5 millions € pour utilisation de l'aide d'Etat autorisée par la Commission européenne en faveur de B-Logistics (y inclus effet taux) ;
 - 3,9 millions € pour personnel excédentaire LFS, 2,- millions € pour environnement (principalement reprise pour terrain à Schaarbeek).
- aux réductions de valeur et reprises de réductions de valeur nette pour -17,2 millions € (impact négatif) dont -2,8 millions € sur stocks et -10,3 millions pour les pim's ;
- aux amortissements des NPV sur opérations de financement alternatif pour 63,1 millions € (impact positif) suite à la réforme ferroviaire au 1^{er} janvier 2014 ;
- à la plus-value sur cession d'actifs immobilisés pour 4,5 millions € ayant trait à la conclusion de droits réels sans stipulation de prix pour un terrain situé à Bressoux. Cette plus-value, en IFRS, est égale à la différence entre la provision environnementale constituée antérieurement et la valeur comptable réévaluée dudit terrain.

L'EBITDA non cash est nettement **supérieur aux prévisions budgétaires**. La raison est essentiellement l'impact bien supérieur aux prévisions des amortissements de NPV sur opérations de financement alternatifs, mais également les reprises de provisions plus favorables que prévu.

II.5. AMORTISSEMENTS ET PERTES DE VALEUR

1. AMORTISSEMENTS, PERTES DE VALEUR ET SUBSIDES EN CAPITAL

€	Realité Q2 2014	Realité Q2 2013	Δ €	Δ %	Budget 2014	Δ €	Δ %
Amortissements et pertes de valeur	-177.513.180	N.A.	N.A.		-183.486.535	5.973.356	-3,3%
Subsides en capital	148.684.417	N.A.	N.A.		151.488.835	-2.804.418	-1,9%

II.6. RÉSULTAT FINANCIER

€	Realité Q2 2014	Proforma Q2 2013	Δ €	Δ %	Budget 2014	Δ €	Δ %
Charge nette dette totale	-37.565.521	-38.791.760	1.226.239	3,2%	-37.737.765	172.245	0,5%
Interventions des tiers (Etat...)	14.621.594	14.992.897	-371.304	-2,5%	13.937.210	684.383	4,9%
Charge nette de la dette à risque	-22.943.927	-23.798.863	854.935	3,6%	-23.800.555	856.628	3,6%
Dividendes	1.749.328	1.859.286	-109.958	-5,9%	3.352.498	-1.603.170	-47,8%
Résultats de change	-414.627	-453.040	38.413	8,5%	0	-414.627	N.S.
Autres résultats financiers cash	1.539.940	-5.983.060	7.523.000	N.S.	1.801.800	-261.860	-14,5%
Résultats financiers cash	-20.069.286	-28.375.677	8.306.391	29,3%	-18.646.257	-1.423.029	-7,6%
Résultats financiers non cash	-59.655.862	20.133.152	-79.789.014	N.S.	-8.468.529	-51.187.333	N.S.
Résultat financier	-79.725.147	-8.242.525	-71.482.622	N.S.	-27.114.785	-52.610.362	N.S.

Les **charges financières relatives à la dette à risque** sont stables par rapport à celles de 2013 (-0,9 million €).

Les **dividendes** encaissés à fin mars 2014 proviennent des participations notamment dans :

- Eurostar International : 1,13 millions € ;
- EBT : 0,3 million € ;
- Terminal Athus : 0,15 million € ;
- Publifer : 0,15 million €.

Les dividendes prévus d'Eurostation dans le budget n'ont par contre pas été perçus.

L'amélioration des **autres résultats financiers cash** (+7,5 Mio €) est due à la non-réurrence principalement :

- des intérêts judiciaires qui ont dû être annulés en 2013, suite à l'arrêt judiciaire rendu le 31 janvier 2013 en défaveur de l'ex-SNCB concernant le litige avec Bombardier-Alstom à propos des voitures M6 (4,2 millions €) ;
- des intérêts de retard en 2013 dans le cadre du litige ONAFTS (3,7 millions €).

Enfin, la dégradation des **résultats financiers non cash** incombe aux ajustements des instruments valorisés à la juste valeur (fair value) pour -72,7 Mio €, aux charges financières relatives aux provisions et avantages au personnel (+0,6 Mio €) ainsi qu'aux frais liés aux NPV annulés suite à la réforme ferroviaire (-7,7 Mio €).

En comparaison avec le budget, le résultat financier cash est en ligne. Le résultat financier non cash est impacté par la grande volatilité des instruments financiers valorisés à la Fair Value.

PARTIE III : DETTE

III.1. EVOLUTION DE LA DETTE NETTE

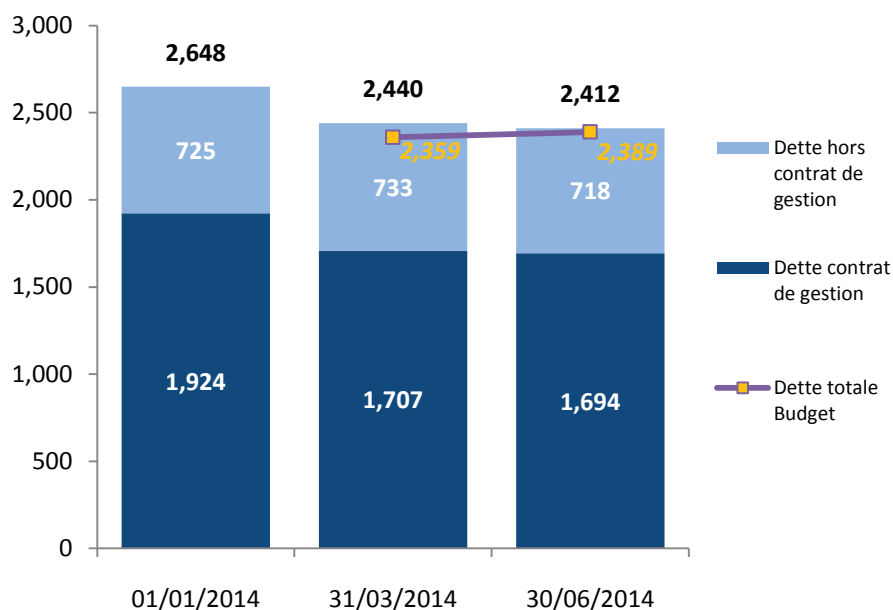
1. DÉFINITION

Par dette nette financière de la SNCB, il faut entendre la dette contractée auprès des institutions financières (dette actée, en comptabilité, dans le bilan ou hors bilan) :

- + les prêts de trésorerie (cash-pooling) et les dettes portant intérêts vis-à-vis des filiales et sociétés apparentées;
- les avances de trésorerie (cash-pooling) et les créances portant intérêts vis-à-vis des filiales et sociétés apparentées ;
- les opérations "Back-to-Back" conclues avec l'Etat dans le cadre de la reprise de la dette au 1er janvier 2005;
- les valeurs disponibles et les placements de trésorerie auprès d'institutions financières, lorsqu'ils ne sont pas gérés pour compte de tiers (Fonds RER, F.I.F. 2,...);
- les placements de trésorerie destinés aux remboursements partiels du nominal de la dette contractée auprès des institutions financières.

2. DETTE FINANCIÈRE NETTE

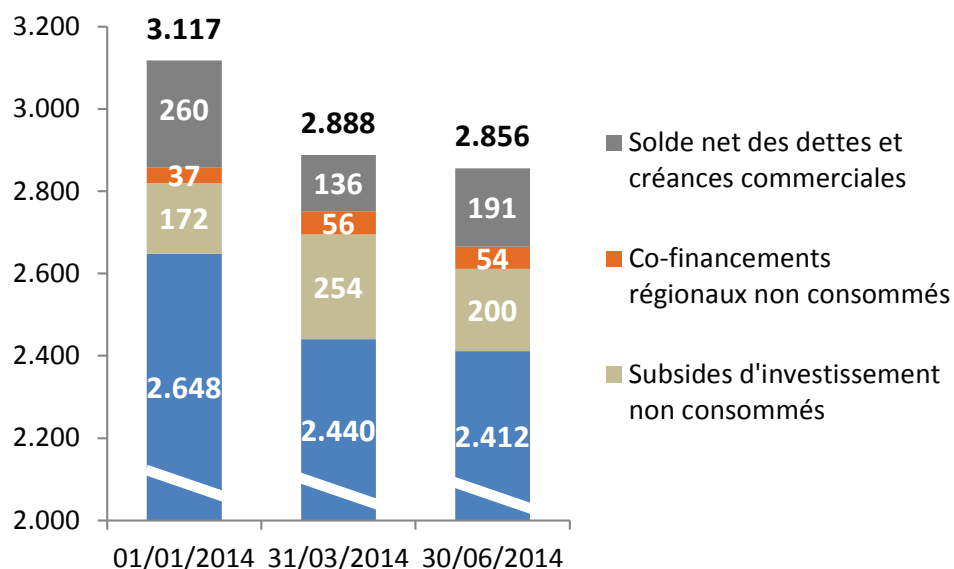
Depuis le début de l'exercice, la dette nette de la SNCB (exprimée en millions d'euros) a évolué comme suit :



3. DETTE ECONOMIQUE

La dette contrat de gestion s'élève à 1.694.195.715,45 €, mais elle comprend encore des éléments qui doivent être neutralisés pour conduire à la dette économique de l'entreprise :

€	30/06/2014	01/01/2014	Ecart
Dettes contrat de gestion	1.694.195.715	1.923.872.359	-216.395.658
Préfinancements	4.952.743	1.559.594	3.393.149
Fonds RER	0	-973.773	973.773
Tekort TGV	58.436.431	60.023.670	-1.587.239
Matériel RER	427.096.977	433.110.548	-6.013.571
Matériel forward sale HLE [146 mio]	126.435.114	126.435.114	0
Matériel forward sale Desiro [108 mio]	100.697.300	104.447.103	-3.749.802
Dettes financière nette globale	2.411.814.280	2.648.474.616	-236.660.335
Cofinancements	53.689.515	37.146.700	16.542.815
<i>Malines</i>	54.275.647	39.492.955	14.782.691
<i>Ostende</i>	-4.879.044	-4.837.848	-41.196
<i>Mons</i>	628.547	1.506.573	-878.026
<i>Namur</i>	3.664.365	985.020	2.679.346
Subsides SPF non affectés	199.602.576	171.676.556	27.926.020
Solde net fournisseurs-clients	190.686.629	260.152.245	-69.465.617
Dettes économique	2.855.793.000	3.117.450.117	-261.657.117



4. TABLEAU DE FINANCEMENT

Le tableau de financement permet d'expliquer la variation de la dette nette au cours de la période sous revue. Le tableau ci-dessous reprend le tableau de financement établi selon les normes belges pour la dette dont l'entreprise a la responsabilité.

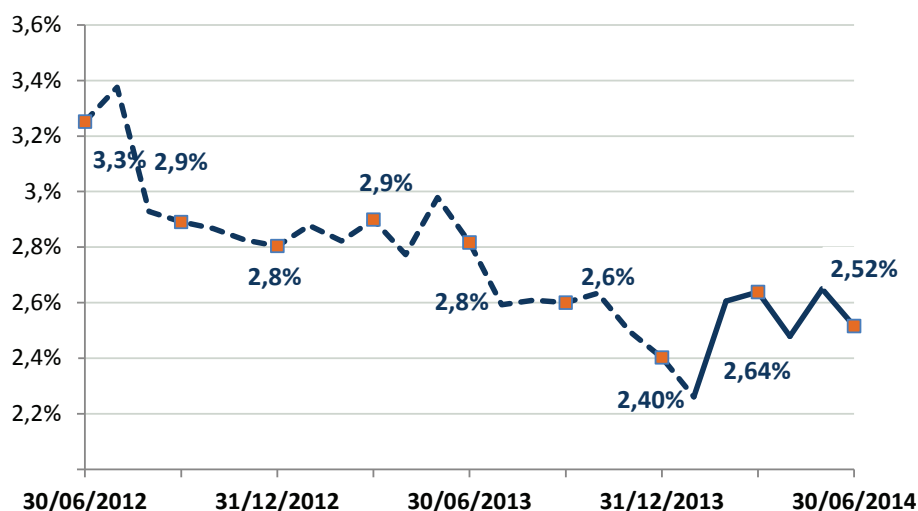
EVOLUTION DE LA DETTE FINANCIERE NETTE GLOBALE (€)	2014
Dette financière nette globale 01/01/2014	2.648.474.616
Résultat cash 2014	30.864.434
EBITDA récurrent	4.285.012
EBITDA non récurrent	6.510.136
Résultat financier	20.069.286
Investissements financiers	-74.500
Foncière Rue de France	500
Go-Mobile	-75.000
Investissements corporels et incorporels	-27.211.947
Investissements	365.001.152
Subsides SPF	-303.752.000
FIF	-86.000.000
Fonds RER et autres P.P.	626.162
Prix de vente d'actifs cédés	-3.087.261
Variation du Besoin en Fonds de Roulement	-240.238.322
Cofinancements	-15.989.876
MTM	95.485.307
Impôts	122.857.128
Subsides d'exploitation	-568.803.893
Fournisseurs et dettes sociales	121.706.075
Autres causes	4.506.937
Dette financière nette globale 30/06/2014	2.411.814.280

III.2. POLITIQUE FINANCIÈRE

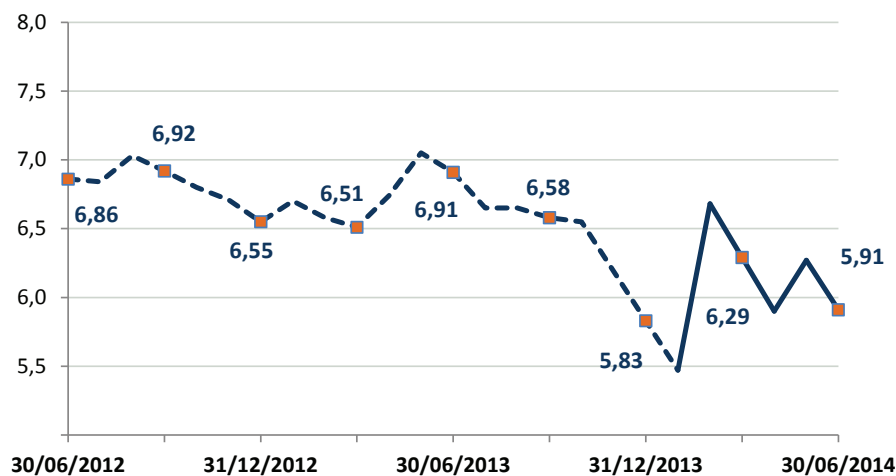
1. TAUX D'INTÉRÊT IMPLICITE ET DURÉE MOYENNE DES FINANCEMENTS

Les graphiques ci-dessous montre l'évolution du taux d'intérêt implicite et la durée moyenne des financements à long et court terme au cours des 24 derniers mois, hors swaps sur Tekort TGV et matériel RER, étant entendu que suite à la restructuration de la dette survenue au 1^{er} janvier 2014, les données avant cette date sont rapportées à titre purement documentaire puisque ne se rapportant pas à la même dette sous-jacente.

Au 30 juin 2014, le taux d'intérêt implicite de la dette était de 2,52 %.

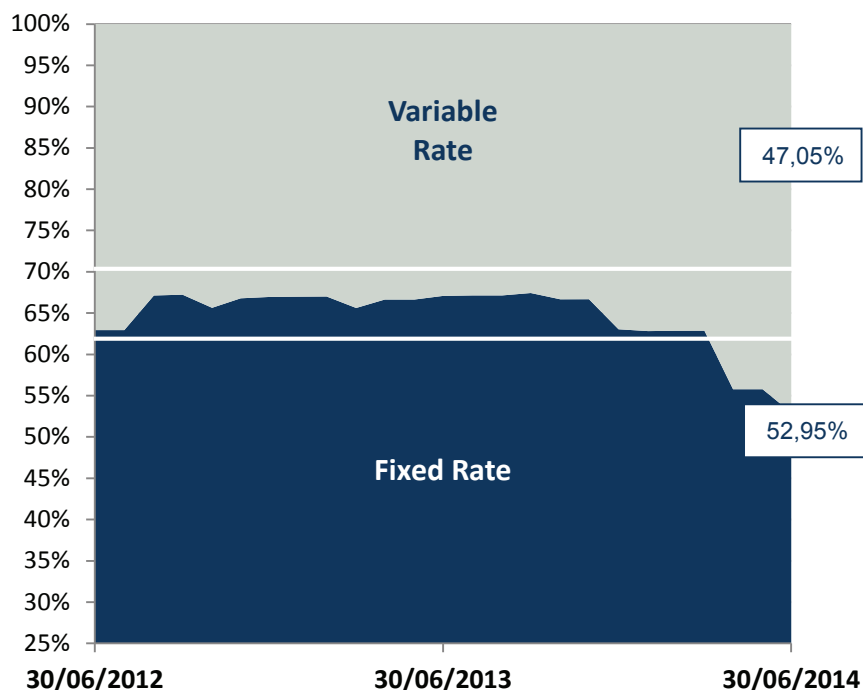


Au 30 juin 2014, la durée moyenne de la dette était de 5,91 années.



2. CLASSIFICATION DE LA DETTE À LONG TERME

Au 30 juin 2014, la part de dette à taux fixe s'élevait à 52,95 %, et celle à taux variable à 47,05 %. Les données avant cette date sont rapportées à titre purement documentaire puisque ne se rapportant pas à la même dette sous-jacente.



Le ratio de la répartition fixe/flottant au 30 juin 2014 ne respecte temporairement plus les dispositions de la Politique Financière approuvée par le Conseil d'Administration du 26 février 2010. Lors de sa séance du 27 juin 2014 le Conseil d'Administration a marqué son accord à une dérogation compte tenu du niveau bas structurel des taux à court terme et en attendant de nouveaux financements à court et à long terme à taux fixe prévus pour la fin de l'année.

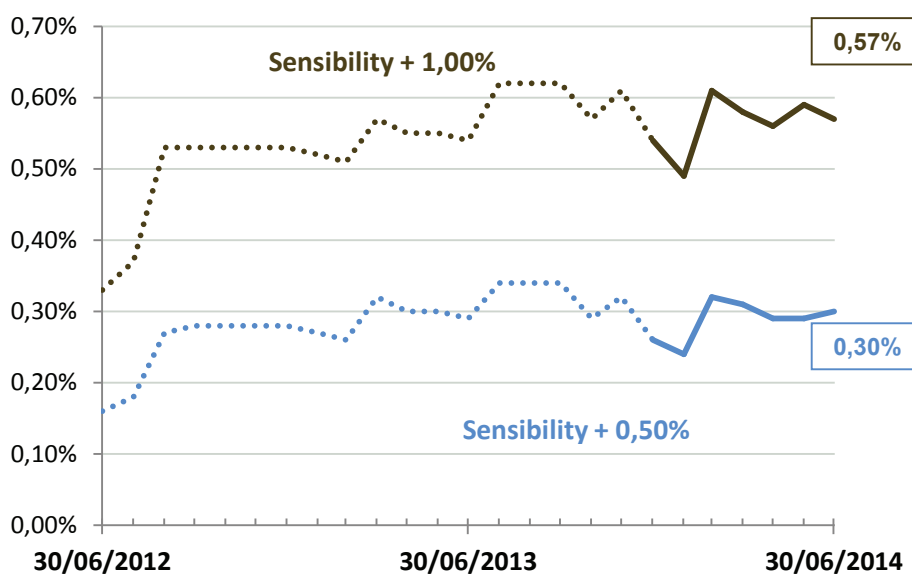
3. SENSIBILITÉ DE LA DETTE À LONG TERME

La courbe présentée dans le graphique ci-après indique comment le taux d'intérêt implicite de notre dette se comporterait en cas de relèvement du niveau des taux d'intérêt. Les données avant cette date sont rapportées à titre purement documentaire puisque ne se rapportant pas à la même dette sous-jacente.

Au 30 juin 2014, la situation est la suivante :

- hausse de 50 points de base : +0,30 % ;
- hausse de 100 points de base : +0,57 %.

L'évolution de la courbe traduit l'efficacité de la couverture de la dette face au risque d'évolution des taux d'intérêt.



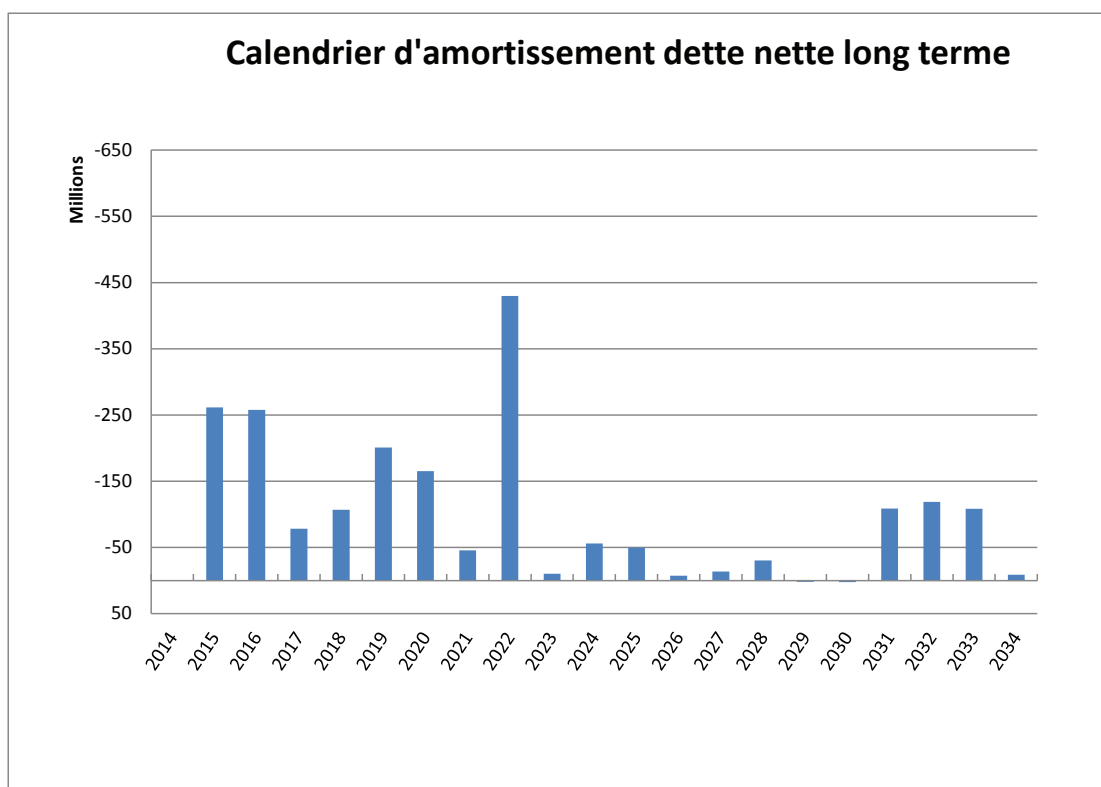
4. JUSTE VALEUR (« FAIR VALUE ») DE LA DETTE NETTE À LONG TERME

Au 30 juin 2014 la juste valeur de la dette nette à long terme s'élevait à 2.432,11 Mio €.

La dette comptabilisée dévie de la juste valeur de la dette mentionnée ci-dessus étant donné que la comptabilité part d'une valeur amortie de la dette nette ou seulement les dérivés (obligatoire en IFRS) et un nombre limité des dettes et placements sont repris à la juste valeur. Un nombre limité des financements et placements est considéré comme évalué à la juste valeur (options à la juste valeur) pour limiter les inconsistances dans l'évaluation (Accounting mismatch) et pour limiter l'impact (volatilité) sur le compte de résultats.

5. ÉCHÉANCIER ANNUEL DE LA DETTE NETTE À LONG TERME

Le graphique ci-dessous montre les échéanciers de la dette nette à long terme au 30 juin 2014. La politique financière détermine que les échéanciers de la dette doivent être répartis et pas plus de 20% de la dette peut être concentré sur un an.



Suite à la restructuration, la politique financière consistant à ce que les échéances ne dépassent pas annuellement 20 % de la dette n'est plus respecté en 2022 (dette long terme : 2.053,7 millions €, échéance en 2022 : 429,8 millions €, la proportion s'élève à 20,93%). Dès la conclusion d'un nouveau contrat de dette à long terme, le critère sera à nouveau respecté pour autant que l'échéance ne soit pas en 2022.

ANNEXES

ANNEXE I : COMPTE DE RÉSULTATS SEC 2010

SEC 2010 (Mio€)	Réalité Q2 2014
Produits d'exploitation	810,1
Chiffre d'affaires	605,1
Subsides d'exploitation	179,0
Production immobilisée	0,0
Autres produits	26,0
Charges d'exploitation	1.472,3
Approvisionnements	40,1
Services et biens divers	1.190,8
Autres charges	3,5
Amortissements réévalués	203,8
Résultats financiers nets	34,1
Coefficient SEC 2010	55,0%

ANNEXE II : DÉTAIL DU CALCUL DE LA DETTE

Calcul de la dette au 30.06.2014 (€)		Berekening schuld 30.06.2014 (€)	
Dette financière		Financiële schulden	
1720 3000	Dettes de leasing (sureté Pouvoirs Publics et réelle)	Leasingschulden (Overheids- en reële waarborg)	-752.930.698,96
1730 0000	Etablissements de crédit	Kredietinstellingen	-160.054.776,77
1730 2100	Etablissements de crédit (sureté Pouvoirs Publics)	Kredietinstellingen (Overheidswaarborg)	-518.442.143,62
1730 2300	Etablissements de crédit (sureté Pouvoirs Publics et réelle)	Kredietinstellingen (Overheids- en reële waarborg)	-138.000.000,00
4220 1300	Dettes de leasing (sureté Pouvoirs Publics et réelle)	Leasingschulden (Overheids- en reële waarborg)	-74.148.700,00
4230 2000	Etablissements de crédit	Kredietinstellingen	-2.651.921,89
4230 2100	Etablissements de crédit (sureté Pouvoirs Publics)	Kredietinstellingen (Overheidswaarborg)	-223.851.300,00
1711 2000	Emprunts obligatoires non subordonnés	Niet achtergestelde obligatieleningen	-435.350.196,23
4390 1000	Billets de trésorerie	Thesauriebewijzen	-152.992.274,68
1742 0200	Autres emprunts (sureté réelle)	Autres schulden (reële waarborg)	-352.540.533,95
1742 0300	Autres emprunts (sureté Pouvoirs Publics et réelle)	Autres schulden (Overheids- en reële waarborg)	-40.193.151,00
4242 0200	Autres emprunts (sureté réelle)	Autres schulden (reële waarborg)	-29.759.235,77
4242 0300	Autres emprunts (sureté Pouvoirs Publics et réelle)	Autres schulden (Overheids- en reële waarborg)	-18.775.539,35
4332 1000	Compte courant (filiales)	Voorschotten op rekening (dochterondernemingen)	-23.488.914,06
4390 0000	Autres emprunts	Autres schulden	0,00
4391 0000	Autres emprunts (filiales)	Autres schulden (dochterondernemingen)	-323.202.600,78
Dérivés		Derivaten	
1792 0100	Swap IRS	Swap IRS	-33.106.880,19
1792 0101	Swap CCIRS	Swap CCIRS	-67.765.304,79
2912 0100	Swap IRS	Swap IRS	3.210.815,90
2912 0101	Swap CCIRS	Swap CCIRS	35.904.601,44
Autres actifs financiers		Andere financiële activa	
2810 0023	Créances - Foncière Rue de France	Vorderingen - Foncière Rue de France	3.350.000,00
2810 6000	Créances - SNCB-Logistics	Vorderingen - NMBS-Logistics	10.000.000,00
4161 0200	Créances sur filiales	Vorderingen op dochterondernemingen	8.170.000,00
5200 1000	Titres à revenu fixe	Vastrentende effecten	103.785.545,80
5201 1000	Titres à revenu fixe	Vastrentende effecten	3.910.493,16
5300 1000	Dépôts à terme	Termijnbeleggingen	219.347.150,89
5310 1000	Dépôts à terme	Termijnbeleggingen	26.424.232,71
5311 1000	Dépôts à terme (filiales)	Termijnbeleggingen (dochterondernemingen)	886.780,28
2910 5200	Back-to-back	Back-to-back	206.638.171,51
4165 0200	Back-to-back	Back-to-back	200.000.000,00
Trésorerie et équivalents de trésorerie		Cash en cashequivalenten	
5320 1000	Dépôts à terme	Termijnbeleggingen	0,00
5321 1000	Dépôts à terme (filiales)	Termijnbeleggingen (dochterondernemingen)	1.220.402,28
55xx xxxx	Comptes courants	Zichtrekeningen	81.563.964,15
5599 0000	Comptes de régularisation (filiales)	Lopende rekeningen (dochterondernemingen)	1.349.368,33
5599 0009	Comptes de régularisation (réductions de valeur)	Lopende rekeningen (waardeverminderingen)	-1.086.494,76
57xx xxxx	Espèces	Contanten	2.567.504,64
58xx xxxx	Transfers banque / caisse	Transfers banque / caisse	3.197.355,29
Actif détenu en vue de la vente		Activa bestemd voor verkoop	
2830 0011	Créances - SNCB-Logistics	Vorderingen - NMBS-Logistics	25.000.000,00
			-2.411.814.280,42

ANNEXE III: RÉCONCILIATION RÉSULTATS BE-GAAP ET IFRS

Résultat IFRS au 30/06/2014 (€)	-66.076.660,76
Produits dérivés	-11.714.124,57
FV ajustement opérations de financement	40.799.071,83
FV ajustement SWAP inflation	5.998.760,21
Opérations de financement	877.605,25
Restructuration	-394.589.148,73
Prêt subordonné SNCB	11.212.280,56
Résultat Be-Gaap au 30/06/2014	-413.492.216,21

ANNEXE IV : BILAN

ACTIF		Δ €	PASSIF		Δ €
Immobilisations incorporelles	}	178,8	Capitaux propres		-66,4
Immobilisations corporelles			Résultats		-66,1
Immeubles de placement			Plus-value de réévaluation		-0,3
Actifs détenus en vue de la vente					
Exécution du budget d'investissement (hors FIF II)		365,0	Provisions		2,8
Excédents		0,3	IAS 19		33,0
Amortissements et perte de valeur		-177,5	<i>Modification taux</i>		35,9
Ventes		-8,8	<i>Gains d'expérience</i>		-2,6
Transfert Créances vers 2		0,0	<i>Ecoulement du temps</i>		4,3
Annulation plus-value		-0,3	<i>Dotations/Reprises/Utilisations</i>		-4,5
Investissements financiers		10,2	Autres provisions		-30,2
Cession		-4,4	<i>Modification taux</i>		2,3
Acquisitions		0,0	<i>Ecoulement du temps</i>		1,5
Transfert Autres actif financiers courants		10,0	<i>Dotations/Reprises/Utilisations</i>		-45,1
Apport Passenger Solutions à Ypto		4,6	<i>Transfert</i>		11,1
Créances commerciales et autres débiteurs		-110,6	Dettes financières		-223,8
Markt-to-Market (nominal)		95,5	Dette financière		-220,5
Intervention Etat		-292,4	Ajustement de valeur		8,0
Réduction de valeur (principalement PIM's)		-12,94	Intérêts courus non échus		-11,1
Impôts		103,5	Salik - Caisse III		-0,2
Transfert compte 2		-0,04	Instruments financiers divers		87,3
Autres causes (Produis acquis Thalys, Eurostar)		-4,2	Dette financière		-17,0
Instruments financiers dérivés		54,5	Ajustement de valeur		95,6
Transferts au passif (hors dette)		-0,5	Intérêts courus non échus		9,28
Dette financière		0,7	Transferts Actif-Passif		-0,537
Ajustement de valeur		55,2	Dettes commerciales		-75,8
Intérêts courus non échus		-0,9	Intercos ex consortium		12,9
Autres actifs financiers		55,9	Malines		14,3
Dette financière		-58,7	Namur		2,7
Ajustement de valeur		1,6	Autres débiteurs		-105,7
Fonds RER / LHT		124,0	Subsides en capital		517,8
SPV		3,1	Nouveaux subsides		666,45
HR Rail		-10,0	Amortissements		-148,7
Go-Mobile		-0,1	Dettes sociales		-28,9
Intérêts courus non échus		-4,0	PV		-29,8
Stocks		-0,5	Primes proméritées		1,0
Trésorerie et équivalents de trésorerie		-189,8	Prime annuelle		-0,4
Dette financière		-26,1	Autres causes		0,3
Fonds RER / LHT		-61,6	Autres dettes		-214,5
Intérêts courus non échus		0,0	Intercos (restructuration)		-96,6
FIF		-102,0	RER / LHT		62,3
Divers		-0,1	Net Present Value		-56,7
			Transfert Korting vers comptes 16		-8,7
			FIF		-102,0
			Impôts		-19,3
			Divers		6,4
Variation totale de l'actif		-1,4	Variation totale du passif		-1,4