

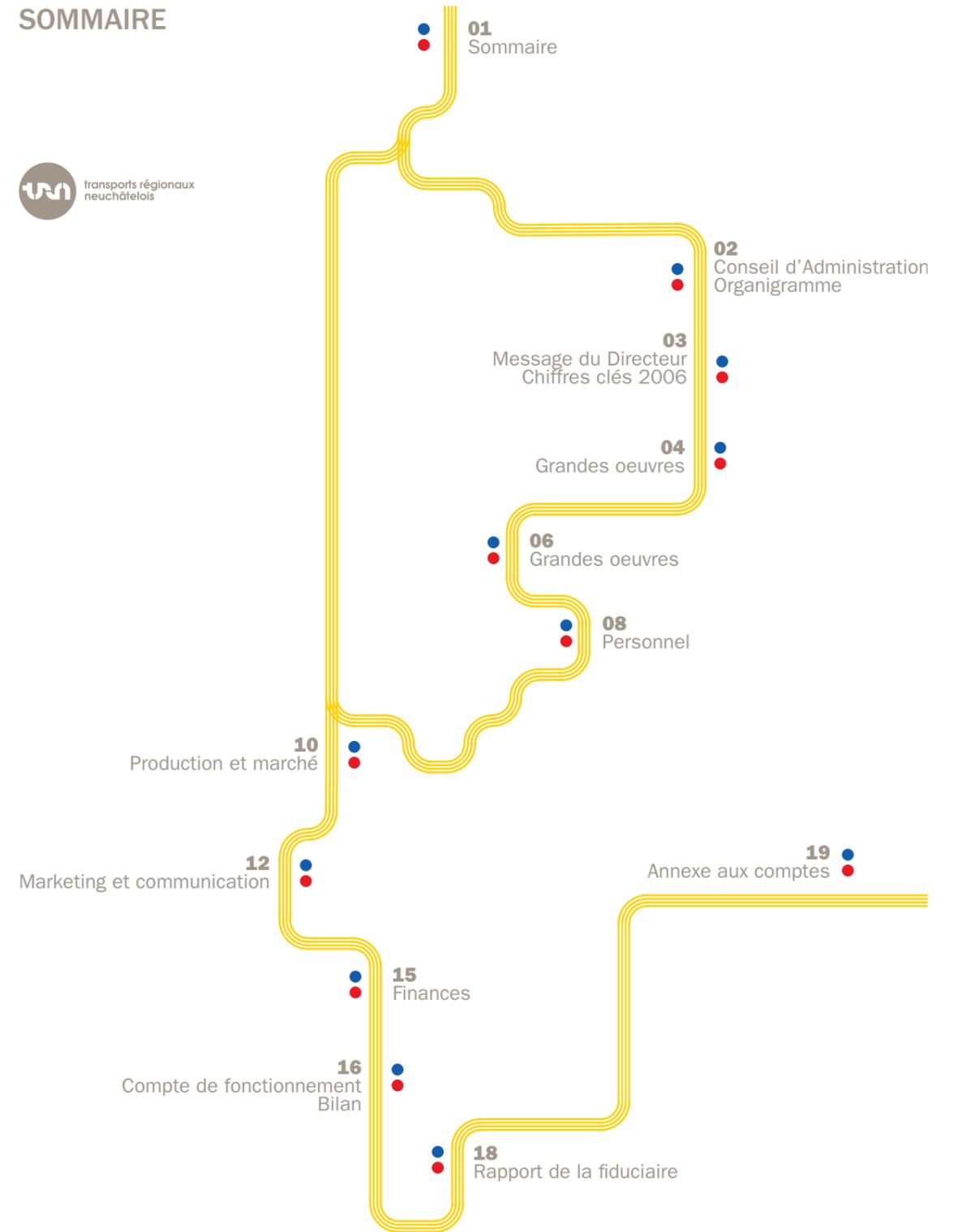


transports régionaux
neuchâtois

RAPPORT DE GESTION 2006



SOMMAIRE



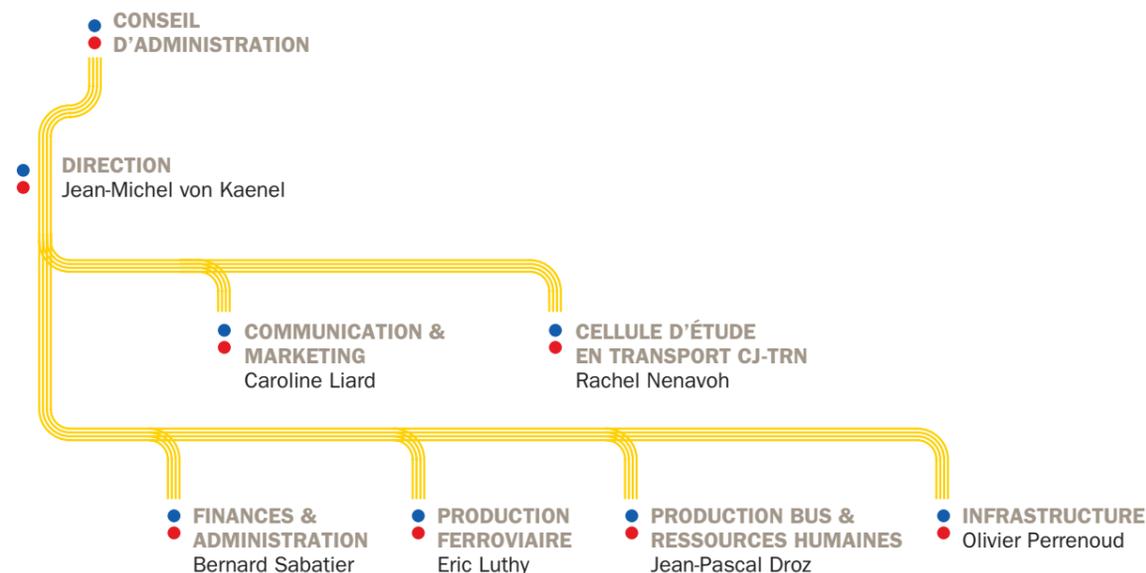
CONSEIL D'ADMINISTRATION

Etat nominatif au 31 décembre 2006

	Entrée	Echéance du mandat
CONSEIL D'ADMINISTRATION		
Président		
M. Duerrenberger Pierre, Fontaines	1999	2007
Vice-président		
M. Cuche Fernand, Conseiller d'Etat, Neuchâtel *	2005	
Membres		
M. Calame Jean-Maurice, Les Ponts-de-Martel	1999	2007
M. Calame René, Môtiers	1999	2007
M. Vuilleumier Pascal, Chef de l'Office cantonal des transports, Neuchâtel *	2006	
M. Kurth Laurent, Conseiller communal, La Chaux-de-Fonds	2005	2007
M. Lechaire Philippe, Les Brenets	1999	2007
Direction		
M. von Kaenel Jean-Michel, ingénieur EPF, Directeur	1975	
M. Droz Jean-Pascal, responsable production bus & R.H.	1997	
M. Luthy Eric, responsable production ferroviaire	1991	
M. Sabatier Bernard, responsable finances & administration	1993	
Organe de révision		
Fiduciaire Lucien Leitenberg SA, La Chaux-de-Fonds	1999	2007

* Membres désignés par l'Etat selon l'article 19 des statuts

ORGANIGRAMME



MESSAGE DU DIRECTEUR

Année du renouveau de l'image et de la communication des TRN, 2006 était une année pleine de défis. Il fallait réussir le passage à la nouvelle identité, dans un délai bref, malgré des moyens humains et financiers limités. Parallèlement à cela, nous avons dû palier aux baisses des indemnités publiques par rapport à l'offre, innover dans de nombreux domaines pour abaisser les charges ou encore augmenter les produits. Ces mesures étaient cependant insuffisantes pour atteindre l'équilibre budgétaire indispensable. Nous avons donc dû nous résoudre à réduire l'offre urbaine durant les périodes les moins fréquentées.

A l'heure des comptes, nous enregistrons avec satisfaction des résultats positifs

malgré les différentes restrictions. Avec une progression de 1,4% par rapport à 2005, la hausse des produits de transport est certes modérée par rapport à celle des produits accessoires qui atteint 37,1%. Ceux-ci, comme les autres charges d'ailleurs, sont influencés par la vente de matériel roulant à l'entreprise des TPF et son amortissement dans nos comptes.

Sur le plan de l'innovation technologique, un travail important a été réalisé pour l'introduction de toutes les données de production dans le logiciel d'aide à la planification DIVA. Ce nouvel outil informatique permet de gérer aussi bien les horaires clients, arrêt par arrêt, que les tours de service et les décomptes du

personnel, le roulement des véhicules, les statistiques, etc.

Ce message est aussi l'occasion de remercier les pouvoirs publics de leur indispensable soutien financier et de leur engagement en faveur d'une mobilité accessible à tous et respectueuse de l'environnement. Nos remerciements s'adressent également aux cadres et à l'ensemble des collaboratrices et collaborateurs pour leur engagement personnel sans lequel ces résultats positifs n'auraient pas été obtenus.



CHIFFRES CLES 2006

en milliers		2006	2005	Var. %
QUANTITES				
Urbain :	Offre en véhicules-km	1'465	1'525	- 4,0%
	Voyageurs transportés	6'658	6'645	+ 0,2%
Régional :	Offre en véhicules-km	1'805	1'805	0%
	Voyageurs transportés	3'928	3'932	- 0,1%
FINANCES				
Charges :	Personnel	17'951	17'747	+ 1,1%
	Autres charges	16'600	15'412	+ 7,7%
Total des charges		34'551	33'159	+ 4,2%
Produits :	Transport	8'926	8'800	+ 1,4%
	Indemnités des pouvoirs publics	21'378	21'361	+ 0,1%
	Produits accessoires	4'326	3'149	+ 37,4%
	Total des produits	34'630	33'310	+ 4,0%
Excédents des produits		79	151	- 47,7%

GRANDES OEUVRES

Véhicules ferroviaires

Pour augmenter notre attractivité et séduire davantage de pendulaires en les incitant à abandonner leur voiture au profit des transports publics, nous investissons constamment dans du nouveau matériel roulant plus performant, plus accessible et plus attractif. Aussi, grâce à un partenariat conclu avec les TPF, concrétisé sous forme de location à long terme et de vente de matériel de la génération précédente, les TRN ont pu financer l'acquisition d'une nouvelle rame climatisée moderne et performante. Cette acquisition auprès de l'industriel suisse Stadler Rail a été rendue possible grâce à un achat groupé avec le chemin de fer du SOB d'une série de 12 rames à 4 éléments à plancher surbaissé. Longue de 74 mètres, la rame Flirt TRN offrira 219 places assises et 241 debout. Sa conception et son aménagement intérieur sont adaptés aux exigences des handicapés. Elle sera mise en service au printemps 2007 sur la ligne Buttes - Fleurier - Neuchâtel.

L'automotrice BDe n° 3 de la ligne Le Locle - Les Brenets a subi une révision complète de sa carrosserie et de ses organes mécaniques. Elle a reçu une livrée conforme à la nouvelle identité visuelle TRN.

Bus

Une fois encore nous avons investi pour le confort de nos clients en modernisant notre parc de bus régionaux. En fin d'année, les TRN ont mis en service 3 nouvelles unités offrant plus d'espace et de confort pour les voyageurs. En effet, l'évolution de la législation permet désormais d'exploiter des véhicules plus longs, de 13 mètres au lieu de 12 en deux essieux. La capacité en places assises progresse de 41 à 45 places tout

comme l'espace réservé à chaque siège. Quant à la plate-forme, elle s'agrandit mais est désormais limitée à deux au lieu de quatre strapontins pour répondre aux nouvelles exigences légales en matière de transport d'handicapés et de sécurité. Ces trois bus (n° 271 à 273), des VOLVO 8700LE, appartiennent à la famille des bus «low entry» ou LE, c'est-à-dire que les entrées et le plancher entre celles-ci sont surbaissés alors que l'arrière est surélevé. Cette disposition allie l'accessibilité du plancher surbaissé au confort du car d'excursion. La motorisation de ces véhicules satisfait déjà à la future norme EURO V obligatoire dès 2008. L'engagement de ce nouveau type de bus standard à plus grande capacité a permis de retirer du service et de vendre un bus articulé (n° 185) de 1995.

Le parc des trolleybus compte 9 articulés et 6 standards après la livraison des 7 trolleybus Solaris / Cegelec en 2005. La mise en service commerciale progressive de ces nouveaux trolleybus à plancher surbaissé a permis de retirer et de vendre l'autobus n° 175 de 1987. La hausse des prestations de trolleybus est cependant peu marquée par rapport à ces dernières années malgré le renfort d'un tiers de l'effectif des véhicules à traction électrique depuis 2004. La raison est que de nombreux et longs chantiers ainsi que maintes manifestations ont contraint les TRN à substituer leurs trolleybus dépendant d'une ligne de contact par des autobus diesel autonomes. Cette réalité est économiquement pénalisante pour les TRN contraints de maintenir en partie un double parc de véhicules. Le parc total des bus s'élève à 65 unités, dont 15 trolleybus et 50 bus diesel. La part des véhicules à plancher ou entrée surbaissée s'élève désormais

à 71% du parc contre 67% une année auparavant. En outre, le parc est formé de 23 véhicules articulés, dont 9 trolleybus, 30 bus standards, dont 6 trolleybus, 6 midibus et 6 minibus.

Pour lutter contre les particules fines (PM10) émises par les moteurs diesels, nos commanditaires de prestations, Canton et Confédération, nous ont commandé l'équipement de filtres à particules sur une première série de 22 autobus Citaro. Conscients de leur responsabilité en matière d'environnement, les TRN ont, après étude, offert d'équiper encore 18 autobus en 2007 et de renouveler les 10 derniers plus anciens d'ici 2010.

Agrandissement du dépôt de Cernier

A l'issue de l'Assemblée générale du 21 juin 2006, les actionnaires TRN, les maîtres d'état ainsi que l'ensemble des collaborateurs du Val-de-Ruz ont été conviés à l'inauguration de l'extension du dépôt TRN des Tailles de Cernier. Les raisons de cette construction proviennent du très fort développement connu par les TRN ces vingt dernières années dans cette verdoyante vallée.

En 1985, année du début de la construction du dépôt des Tailles, les bus du Val-de-Ruz ont transporté 664'000 personnes pour une offre de 317'000 km-bus. Les produits de transport du réseau VdR s'élevaient alors à CHF 648'000.-. En 2006, le nombre de passagers s'est élevé à 1'567'000 (+ 236%) alors que l'offre but était de 666'000 km (+ 210%). Quant aux produits de transport, ils ont atteint CHF 1'706'000.- (+ 263%). C'est dire, qu'en deux décennies, le trafic et le parc des bus ont plus que doublé.

L'extension inaugurée a d'autres ambitions que de simplement augmenter la capacité de garage des bus. Elle a aussi pour but d'améliorer les conditions de travail du personnel et de rationaliser les processus d'entretien des véhicules. Le ravitaillement en carburant pourra se faire, désormais, à l'abri des intempéries. La grande fosse centrale possède un banc d'essai de freins, un testeur de jeux de direction et de suspension, des élévateurs hydrauliques et des systèmes d'aspiration des gaz d'échappement. Cet ensemble permet d'effectuer un travail rapide et efficace, gage du haut niveau de sécurité atteint par les véhicules TRN. Enfin, l'exceptionnelle clarté de la halle a pour objectif d'améliorer le cadre de travail des collaborateurs tout en offrant un système de chauffage solaire passif.

Parallèlement à la construction de cette nouvelle halle, il a été procédé au renouvellement des équipements de chauffage et ventilation d'origine ainsi qu'au réaménagement des accès et des extérieurs. Devisés à 2,15 Mios, l'ensemble des travaux a coûté finalement 2 Mios de francs, dont environ les ¾ relèvent de l'extension et le solde du renouvellement des installations obsolètes. Le financement a été assuré exclusivement par les fonds propres de l'entreprise.

Caractéristiques du dépôt de Cernier

Année de mise en service	1ère étape 1986	2ème étape 2006	Total 2006	Augmentation en %
Surface du terrain	9'206 m ²	-	9'206 m ²	-
Surface du bâtiment	1'500 m ²	630 m ²	2'130 m ²	42%
Surface du plancher	1'700 m ²	630 m ²	2'330 m ²	37%
Volume construit	12'500 m ³	5'000 m ³	17'500 m ³	40%
Capacité (avec env. 60% de bus articulés de 18 m et 40% de bus standards de 12 m)	11 bus	7 bus	18 bus	64%

Système d'aide à la planification DIVA

Les TRN ont acquis, lors d'un appel d'offre sur invitation, un logiciel d'aide à la planification vendu par la société fribourgeoise Infoteam SA, développé par l'entreprise MDV (Allemagne) et appelé DIVA. Ce logiciel est présent dans plusieurs entreprises de transports comme Fribourg, Zürich, Bâle, Berne, etc.

Il permet de:

- centraliser toutes les données ayant un lien avec le réseau, l'offre et la gestion horaire du personnel,
- optimiser les processus de création des horaires, des tours de service, etc,
- créer de manière automatique les documents de service pour les collaborateurs,
- créer des documents attractifs et plus performants à l'attention des clients,
- réaliser des décomptes des jours travaillés, congé, maladie, etc et des statistiques essentiellement kilométriques.

L'année 2006 a principalement été consacrée à alimenter le logiciel en données structurelles (réseau, loi sur la durée du travail, horaire, etc). Les ressources de la CETCT et des productions routières et ferroviaires ont été mobilisées afin de mener à bien cette tâche capitale et importante dans les délais les plus courts possibles tout en obtenant des résultats fiables et performants.

La bonne collaboration des différentes sections TRN et du développeur DIVA a permis de pouvoir afficher à tous les arrêts du réseau TRN (excepté

pour les bus du Val-de-Travers) les horaires 2007 sous leur nouveau look plus lisible, clair et séduisant pour la clientèle. Sa principale nouveauté, en dehors de sa présentation, est qu'il permet d'afficher la minute de passage à l'arrêt concerné.

Il s'agit d'une évolution essentielle dans le fonctionnement de l'entreprise qui lui sera autant bénéfique qu'au client.

Nouveau système de vente

Après 25 ans de service, les guichets de la gare routière de La Chaux-de-Fonds ont été remis à neuf. Un nouvel ameublement et une nouvelle disposition ont permis de gagner en clarté et en espace. Ces travaux étaient nécessaires à la mise en place du nouveau système de vente Prisma des CFF en remplacement du système GPV introduit en 1991 lors du lancement de la Communauté tarifaire Onde Verte.

Avec l'installation de Prisma à La Chaux-de-Fonds, tous les points de vente TRN seront ainsi équipés du même système de vente. Cette uniformisation est source de simplifications et d'économies, tant au niveau comptable qu'au niveau du traitement des données de vente. Celles-ci sont remises sous un format identique pour toutes les lignes TRN et, de ce fait, elles peuvent être utilisées sans traitement préalable ou mise en forme particulière.

Prisma permet aux collaborateurs de La Chaux-de-Fonds d'émettre toutes les sortes de titres de transport, tant en trafic suisse qu'international. Les données de vente des appareils des conducteurs ont également été

introduites dans le système afin d'obtenir des données homogènes.

Infrastructure

Sur la ligne ferroviaire Travers - Buttes, le processus de sécurisation des passages à niveau s'est poursuivi par la fermeture définitive du «Petit Marais» et par l'ouverture d'une route de desserte permettant d'emprunter en lieu et place le passage de l'«Ancienne Décharge» équipé et sécurisé en 2005.

Dans le cadre du projet de renouvellement de la gare de Fleurier, les travaux d'études préliminaires ont débuté. Des sondages ont été effectués afin de déterminer la portance du terrain et le degré de contamination du sol et du ballast. Les données recueillies serviront à élaborer les méthodes de construction et à définir les coûts et les concepts d'élimination des matériaux non récupérables.

Sur la ligne Les Ponts-de-Martel - La Chaux-de-Fonds, nous avons procédé à la réfection complète de 100 mètres de voie comprenant un passage à niveau agricole et touristique.

En ce qui concerne l'infrastructure bus, nous avons terminé le tirage des câbles destinés à alimenter le futur nouveau secteur des Arêtes à La Chaux-de-Fonds et deux nouvelles installations de signalisation d'arrêt à la demande ont été mises en place au Locle et à Neuchâtel. Suite à différents aménagements sécuritaires de carrefours en ville de La Chaux-de-Fonds, nous avons également procédé à plusieurs adaptations de la ligne de contact trolleybus.



PERSONNEL

Effectif

Avec 178 unités en moyenne annuelle, l'effectif du personnel baisse de 2 unités par rapport à 2005. Une réorganisation du service des gares a permis d'éviter le remplacement d'un poste d'employé de production. En outre, un poste de nettoyeur ferroviaire, lors du départ en retraite du titulaire, a été confié à une société externe. Le taux de rotation du personnel s'élève à 5%, en recul d'un pourcent par rapport à l'exercice précédent. Neufs départs ou retraites ont marqué l'exercice et 3 conducteurs de bus, 1 de locomotive, 2 accompagnateurs de trains et 1 cantonnier ont été recrutés.

Absences

Globalement, la moyenne des jours d'absence pour les cas de maladie et d'accident régresse de 9,4 jours en 2005 à 8,7 jours par personne en 2006. Les motifs d'absence d'accidents sont stables à 2,5 jours, ceux de la maladie reculent de 6,9 à 6,2 jours en moyenne.

Rémunération

Sur le plan salarial, une adaptation de 1% des salaires a été accordée en 2006.

Règlement sur les rapports de service du personnel

Le Règlement sur les rapports de service du personnel dont la base datait du 01.01.1980 a été totalement remanié pour tenir compte de l'évolution de la législation, de la jurisprudence et de nos structures (fusion des différentes compagnies au sein des TRN). Le nouveau Règlement a été élaboré en étroite collaboration avec une Etude d'avocats et les représentants du personnel. Même s'il ne s'agit pas d'une convention collective de travail au sens juridique du terme, ce nouvel outil est reconnu et approuvé par le Syndicat du personnel des transports et constitue un outil de travail moderne et adapté à notre époque.

Assurances sociales

Confrontée à un défaut de couverture important, notre caisse de pensions de l'ASCOOP s'est totalement restructurée. Dès le 1er janvier 2006, la forme juridique de la fondation commune est abandonnée au profit d'une fondation collective et la primauté des cotisations succède à celle des prestations. Le plan d'assainissement mis en place par l'ASCOOP a été renforcé par des mesures complémentaires mises à charge du compte de fonctionnement 2006.

La SUVA a procédé une nouvelle fois à un relèvement de ses primes de 4,4% (après une hausse de 6,4% en 2005) de l'assurance contre les accidents non professionnels.

Formation

La formation des conducteurs s'est poursuivie cette année en collaboration avec des entreprises de la branche partenaires. Certains collaborateurs ont ainsi pu suivre un cours de base d'une durée de trois jours basé sur la gestion des conflits dans le cadre de la relation clients-personnel. D'autres collaborateurs, ayant déjà suivi le cours de base quelques années auparavant, ont suivi une journée de rappel permettant de remettre à jour leurs connaissances.

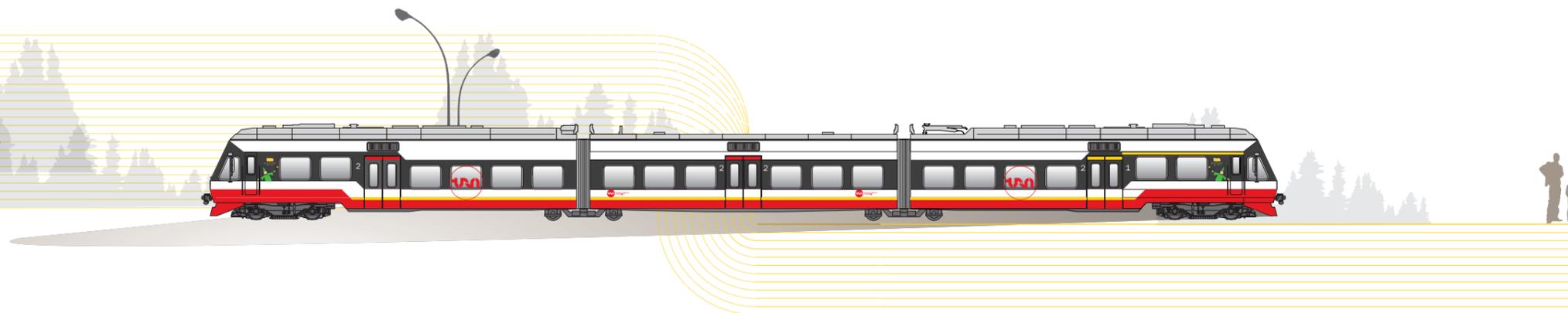
Un conducteur de locomotive a été engagé pour la ligne Le Locle - Les Brenets. Sa formation théorique et pratique encore en cours devrait s'étendre sur environ 8 mois. Quant aux conducteurs de locomotives titulaires, ils ont dû soit passer un examen périodique, soit suivre un cours périodique d'un jour.

Jubilaires

La direction a eu le plaisir de fêter et remercier de leurs services et de leur fidélité 16 collaborateurs pour 20, 25, 30, 35, 40 et 45 ans de service; elle a pris congé de 5 nouveaux retraités au cours de la même manifestation qui s'est déroulée à La Tour de Moron à Malleray puis dans une auberge de La Chaux-de-Fonds.

Projet sur la sécurité au travail

Avec l'aide d'un ingénieur spécialisé en sécurité, nous avons mis sur pied en collaboration avec les CJ un concept en matière de sécurité au travail. Une première journée de travail a été consacrée à une séance d'information réunissant les cadres des dépôts et des services techniques durant laquelle notre mandataire a expliqué les motivations d'ordre légales et éthiques à la mise en place d'un tel programme. Cette journée a été suivie par des entretiens spécifiques avec les personnes clés de nos différents secteurs d'activité afin d'identifier et de quantifier les dangers potentiels auxquels ils sont exposés. Les données et informations ainsi récoltées permettront de représenter la notion de risque sous forme graphique en tenant compte des paramètres de gravité et de probabilité. Cet outil permettra par la suite de décider des mesures les plus urgentes et adéquates à prendre sur le terrain.



PRODUCTION ET MARCHÉ

Horaires

L'horaire 2005/2006, entré en vigueur le 11 décembre 2005 et s'étendant jusqu'au 09 décembre 2006 a entraîné très peu de changement par rapport à l'année précédente, année d'un grand bouleversement à l'occasion de l'introduction de Rail 2000. L'offre 2006 a subi quelques restrictions ponctuelles consécutives aux baisses des indemnités publiques.

Ligne ferroviaire Buttes - Neuchâtel

Dans le trafic des voyageurs, l'horaire a été reconduit sans modification.

Dès le 29 mai 2006, un nouveau concept de desserte du trafic des wagons complets isolés a été mis en place par la société Cargo CFF impliquant la fermeture de toutes les gares TRN du Val-de-Travers au trafic des marchandises. Les opérations de chargement / déchargement s'effectuent dorénavant en gare de Travers.

Ligne Couvet - Fleurier - Les Verrières - Pontarlier

Des adaptations de l'ordre de 2' à 5' sont intervenues pour quelques courses.

Pour des raisons économiques et de faible fréquentation, 1 paire de courses a été supprimée chaque jour, en soirée, sur le parcours Fleurier - Couvet.

Ligne ferroviaire Les Ponts-de-Martel - La Chaux-de-Fonds

Des adaptations de l'ordre de 2' à 3' sont intervenues pour quelques trains.

Ligne ferroviaire Les Brenets - Le Locle

L'horaire a été reconduit sans modification.

Lignes du Val-de-Ruz

Le réseau du Val-de-Ruz a poursuivi sa progression. Pour répondre à la demande, l'ouverture du point de vente et de conseil à la gare routière de Cernier a été étendue le samedi matin de 8h à 12h. De plus, cette même gare revêt désormais le rôle d'agence de voyage.

Une nouvelle course a été introduite à 8h09 sur la ligne G entre Les Hauts-Geneveys et Cernier pour offrir une correspondance aux nombreux élèves du Centre scolaire de La Fontenelle en provenance des trains de Neuchâtel et de La Chaux-de-Fonds. D'autres modifications mineures sont intervenues pour satisfaire la demande de notre clientèle, en particulier l'extension de deux courses sur la ligne G, auparavant limitées à la période scolaire, sur toute l'année.

Ligne Interurbaine La Chaux-de-Fonds - Le Locle

L'offre et les parcours (ligne 60: liaison directe / ligne 61: liaison par les zones industrielles) sont restées inchangées, sauf quelques adaptations ponctuelles d'horaire.

Réseau urbain de La Chaux-de-Fonds

La subite réduction des indemnités publiques nous a contraint de réduire l'offre urbaine de 4%. Les réductions de prestations introduites ont été limitées aux dimanches et jours fériés, avec l'engagement de 6 véhicules au lieu de 9 et du lundi au vendredi, à l'avancement de l'horaire du soir (fréquence de 20 minutes) de 20h00 à 19h25.

Réseau urbain du Locle

Une course supplémentaire a été introduite en début de soirée durant la semaine et en fin de matinée sur la ligne 2 Jeanneret.

Pour des raisons d'économie et de faible fréquentation, le bus sur appel MobiCité a été supprimé le samedi après-midi. Par contre, ce service a été maintenu le dimanche et les jours fériés en raison d'une meilleure fréquentation.

Faits divers

Un accident est survenu le 26 mars 2006 au passage à niveau non gardé, situé au km. 8.035 de la pleine voie Môtiers - Fleurier, entre une composition navette CFF et une voiture. Le conducteur de cette dernière a été gravement blessé.

Un accident mortel est survenu le 12 septembre 2006 à la sortie d'un tunnel CFF entre Champ-du-Moulin et Noiraigue avec une rame NINA TRN (suicide).

Un incident très médiatisé s'est déroulé le 19 août 2006 dans une de nos rames NINA. Au départ de Môtiers, un voyageur a laissé s'échapper un serpent qu'il portait sur ses épaules. Les recherches de ce reptile long d'un mètre environ ont nécessité l'immobilisation de la rame durant 8 jours. Le serpent a été remis au vivarium de La Chaux-de-Fonds alors que les frais induits ont été facturés à son propriétaire.

Tarifs

Les tarifs nationaux n'ont pas été modifiés en 2006. Par contre, le tarif des abonnements de la Communauté neuchâteloise Onde Verte a été augmenté de 4,8% en moyenne dès le 11 décembre 2005 afin de compenser la réduction de l'indemnité cantonale de CHF 500'000.- décidée dans le cadre des mesures d'économies 2006 de l'Etat. En trafic urbain, après l'augmentation de 4,5% sur les titres de transport pour adultes, entrée en vigueur en décembre 2005, les titres de transports au tarif réduit ont également été adaptés dès le 10.12.2006.

Trafic

La réduction de l'indemnité cantonale a-tenu l'augmentation de 5,6% du produit des ventes Onde Verte (+ CHF 794'000.-) par rapport à l'année précédente. A noter que le nombre d'abonnements annuels Onde Verte vendus régresse de 3,3% (- 491) alors que les abonnements mensuels progressent de 2,4% (+ 2'465).

Pour notre entreprise, d'une manière générale, les produits de transport progressent de 1,9% sur les lignes régionales et de 1,6% sur les lignes urbaines. Le nombre des voyageurs transportés et des kilomètres parcourus par ceux-ci sont globalement stables (respectivement + 0,1% et + 0,5%), malgré la baisse des prestations.

A titre indicatif, nos lignes urbaines, sensibles aux conditions météorologiques, affichent, par rapport à 2005, une baisse des recettes de trafic de 11% en novembre et de 18% en décembre, baisse due à l'hiver clément vécu.



MARKETING ET COMMUNICATION

Changement au sein du département marketing

M. Flury, actif depuis plus de trois ans au poste de responsable marketing et communication aux TRN, nous a quitté fin avril 06 pour un nouveau défi professionnel. Mme Liard, dotée d'une expérience confirmée de plus de quatre ans dans le domaine du marketing et de la gestion de projet, lui a succédé. Elle est entrée en fonction le 1er mai 2006.

Nouvelle identité visuelle

En guise de rappel, le changement de l'identité visuelle des TRN a été entrepris dans le but de créer une nouvelle identité unique suite à la fusion des TRN et des TC et de répondre à la situation actuelle du marché.

Développé en 2005, le déploiement de la nouvelle identité visuelle des TRN s'est déroulé en phases successives tout au long de l'année 2006 en demeurant l'objectif principal du marketing. La partie conceptuelle et graphique, la planification de la mise en place de la nouvelle identité et son implémentation constituent les 3 phases les plus impor-

tautes du projet. La conférence de presse du 5 mai 2006 présentant notre nouvelle identité visuelle a marqué le tournant de la phase conceptuelle vers la phase opérationnelle. Tous nos véhicules, à l'exception de la rame ferroviaire 315, ainsi que nos arrêts autobus urbains et régionaux revêtent notre nouveau logo. On doit surtout ces améliorations à notre personnel des lignes de contact qui s'est considérablement investi dans ce projet. Des nouvelles plaquettes et drapeaux ont en outre été posés sur nos différents dépôts pour créer une signalétique unifiée à l'image de nos nouvelles valeurs. La partie administrative n'a pas été laissée pour compte: un nouveau papier à lettre, des cartes de visites ainsi que des avis à la clientèle ont été créés. Le travail n'est toutefois pas encore totalement terminé. La signalétique des gares sur le tronçon Travers-Buttes reste à réaliser et les anciens logos qui auraient échappé à notre regard à changer.

Dans le prolongement de la nouvelle identité visuelle, toute une série de mesures a été entreprise afin de rendre nos arrêts de bus plus modernes et attractifs. Un

nouveau plan réseau, calqué sur le modèle des métros de Londres, a vu le jour et est diffusé sur chaque arrêts de bus de La Chaux-de-Fonds et du Locle. Les horaires sont en outre présentés d'une manière plus claire et plus lisible grâce au logiciel d'aide à la planification DIVA. Les arrêts de bus du Locle ont été uniformisés et un panneau horaire de couleur rouge avec le nom de l'arrêt et le logo TRN mis en place.

Communication de la nouvelle identité visuelle

Un changement d'identité ne constitue pas seulement une modification de notre signalétique mais aussi une culture d'entreprise qu'il y a lieu de communiquer. Qui sommes-nous, quelles sont nos valeurs, notre mission, notre vision et nos objectifs. A cet effet, les TRN ont décidé de mettre en place une stratégie de communication sur 2 ans dont la première action s'est déroulée sur vos écrans de cinéma durant l'hiver 2006/2007. Il s'agit d'un mini film publicitaire présen-

tant notre nouvelle identité visuelle diffusé dans les salles de cinéma du Plaza et Scala I à La Chaux-de-Fonds et les salles des Arcades et Apollo I à Neuchâtel.

Manifestations

Depuis la Fête de L'Uni le 4 mai 2006 jusqu'à la Fête des Vendanges, les courses spéciales des TRN ont sillonné le canton. A la liste des manifestations de l'année dernière, une nouvelle manifestation le VnV Rock Altitude Festival s'est rajoutée. Les open air se multiplient et les demandes de courses spéciales augmentent constamment.

Les organisateurs sont en effet de plus en plus conscients que les transports publics doivent être intégrés à la manifestation. Les 'fêtards' se préoccupent moins de leur taux d'alcool et par conséquent consomment plus. Ces services ne profitent cependant pas seulement aux organisateurs mais aussi aux personnes présentes lors des manifestations et renforcent l'image des TRN auprès du public. Les chiffres montrent en effet que de plus en plus de clients recourent à nos offres. Si l'on reprend le cas de la Fête des Vendanges de 2005, on a malheureusement constaté que notre offre était insuffisante par rapport à la demande. En 2006, nous avons donc réadapté nos prestations à la hausse mais deux courses spéciales supplémentaires ont quand même dû être rajoutées. Les manifestations représentent donc un marché en pleine expansion malheureusement souvent tributaires de la météo.

Campagne promotionnelle Onde Verte

Selon l'Office de la statistique, le total des actifs du canton de Neuchâtel représente 82'000 personnes ¹⁾. Sur ce total 32'187 personnes ne travaillent pas dans leurs communes de domicile, mais habitent dans le canton. Sur l'ensemble des pendulaires seul le 16.9 % utilise les transports publics.

Le groupe de communication Onde Verte, appuyé par l'agence Polygone, a voulu mettre en place une campagne dont le but est d'encourager les automobilistes se rendant au travail à utiliser les transports publics. A cet effet, un mailing proposant de tester gratuitement un abonnement d'une semaine sur le réseau Onde Verte a été envoyé aux détenteurs de véhicules des communes à densité de population élevée et aux principales entreprises situées sur le réseau.

La campagne Onde Verte a rencontré un beau succès. Sur les 24'000 automobilistes contactés, 2300 ont souhaité tester gratuitement l'option 'train, bus, tram et car' dans le canton le temps d'une semaine.

La deuxième phase, dite de relance, est actuellement en cours. Les personnes intéressées par l'abonnement d'une semaine se sont vu offrir un bon de réduction de CHF 50.- à l'achat d'un abonnement Onde Verte annuel et CHF 5.- à l'achat d'un abonnement Onde Verte mensuel.

1) Source OFS - 2000



FINANCES

Depuis quelques années, notre caisse de pensions ASCOOP souffre de douleurs lancinantes provoquées par un défaut de couverture que nous soignons par des injections financières. Nous n'avons pas modifié la thérapie en 2006. Grâce à ce traitement, la malade se dirige vers la guérison. Cela n'apparaît pas d'emblée car l'abaissement du taux technique de 4,5% à 3% fait apparaître une aggravation temporaire du défaut de couverture. Ce passage obligé permettra cependant d'accélérer de manière importante la disparition du mal. L'espoir est permis, dans un proche avenir, de voir l'ASCOOP convalescente se transformer en une personne morale en pleine santé.

Bien sûr, ces injections financières se répercutent sur les charges sociales de notre entreprise puisque plus de CHF 700'000.- ont élargé sur les comptes de l'exercice 2006. Une perfusion supplémentaire a été effectuée par le versement de CHF 1'750'000.- pris sur la dissolution de la réserve et de la provision constituées dans ce but en 2003, 2004 et 2005.

Cette année n'a pas échappé à une traque des dépenses inutiles. Les frais de choses ont pu ainsi être réduits de CHF 123'000.-. Cela est particulièrement visible pour les dépenses générales et pour l'entretien des installations et des véhicules. Il serait faux que le lecteur en tire des conclusions trop hâtives. En effet, le bon état des investissements est parfaitement maintenu car l'économie réalisée est le fruit d'opérations de rationalisation et de négociations soutenues avec tous nos fournisseurs. Un poste continue en permanence de nous inquiéter. Il s'agit du coût des énergies dont les fluctuations erratiques contrecarrent toutes prévisions. Nous sommes bien conscients que les années futures nous apporteront encore bien des surprises dans ce domaine.

Les amortissements subissent une hausse spectaculaire mais cela correspond à un artifice comptable. En effet, la vente d'un véhicule ferroviaire aux TPF provoque un amortissement extraordinaire de CHF 1'168'750.- compensé par un montant équivalent dans les autres produits, sans incidence sur le résultat final.

Les produits de transport ne progressent apparemment que de CHF 126'000.- soit + 1,4%. En réalité, ils augmentent de 2.5% car nous les avons réduits de CHF 90'000.- pour tenir compte de la part des abonnements vendus en 2006 mais utilisés par nos clients en 2007.

Les produits accessoires se développent de manière très importante grâce à la vente aux TPF dont il est question plus haut. Si l'on fait abstraction de cet événement unique, il y a stabilité. Il convient de remarquer que ces produits accessoires, qui sont réalisés grâce à une saisie de toutes les opportunités et à un effort d'imagination du personnel et de la direction, constituent une manne importante pour l'entreprise. Grâce à eux, l'équilibre, voire un bénéfice, est atteint. Sans eux l'existence même de l'entreprise serait remise en cause, car les pouvoirs publics - que nous remercions de leur appui soutenu - ne seraient pas en mesure de prendre totalement le relais.

Comme toute entreprise qui se doit de gérer correctement son patrimoine, de le faire évoluer et d'en assurer la pérennité, TRN SA est très soucieuse de ses finances. Une planification à long terme, basée sur des hypothèses réalistes, lui permet de gérer au mieux ses charges et ses investissements en parfaite adéquation avec ses ressources. Malgré les incertitudes de l'avenir, malgré vents et marées, le cap est tenu.

COMPTE DE FONCTIONNEMENT

en CHF	2006	2005
CHARGES		
CHARGES POUR LE PERSONNEL	17'951'494	17'747'283
Traitement et salaires	13'328'311	13'347'452
Charges sociales	4'623'183	4'399'831
FRAIS DE CHOSES	7'845'488	7'968'582
Dépenses générales	1'244'648	1'333'203
Publicité et marketing	241'279	193'118
Assurances et dédommagements	339'301	341'033
Prestations de services par des tiers	1'861'005	1'853'265
Fermages et loyers	99'932	100'785
Energie et matières de consommation	1'836'562	1'732'300
Entretien des installations et des véhicules	2'222'761	2'414'878
FRAIS NON ACTIVABLES	269'664	305'127
AMORTISSEMENTS	8'059'907	6'691'824
FRAIS DE CAPITAUX	425'002	446'664
TOTAL DES CHARGES	34'551'555	33'159'480
PRODUITS		
PRODUITS DE TRANSPORT	8'925'977	8'800'212
INDEMNITES POUVOIRS PUBLICS	21'378'100	21'361'000
Indemnité de la Confédération	9'978'443	10'029'470
Indemnité du Canton	11'399'657	11'331'530
PRODUITS ACCESSOIRES	4'326'027	3'148'911
Prestations de services à des tiers	1'659'943	1'645'190
Fermages et loyers	935'968	696'361
Prestations pour des tiers	63'257	244'268
Produits du fonds de roulement	100'678	136'543
Contributions et subsides de tiers	87'288	85'112
Autres produits	1'478'893	341'437
TOTAL DES PRODUITS	34'630'104	33'310'123
RESULTAT	78'549	150'643
soit, par lignes (ou activités) bénéficiaires:	83'526	152'779
- Chemins de fer des Montagnes neuchâteloises	11'586	8'079
- Chemin de fer du Val-de-Travers	12'284	25'249
- Autobus du Val-de-Travers	5'258	4'477
- Autobus du Val-de-Ruz (lignes V et G)	12'783	35'243
- Interurbain La Chaux-de-Fonds - Le Locle	0	14'301
- Urbain La Chaux-de-Fonds	7'788	44'495
- Urbain Le Locle	0	4'459
- Immeubles locatifs	21'808	15'809
- Locations de vélos	12'019	667
et, par lignes (ou activités) déficitaires:	4'977	2'136
- Urbain Le Locle	613	0
- Interurbain La Chaux-de-Fonds - Le Locle	4'364	0
- Autobus du Val-de-Ruz (ligne S)	0	2'136

BILAN

en CHF	2006	2005
ACTIFS		
IMMOBILISATIONS	68'279'333	72'174'153
Valeur comptable des immobilisations	63'870'131	68'620'489
Compte des immobilisations	159'597'032	160'927'691
Compte des amortissements	- 95'726'901	- 92'307'202
Objets inachevés	4'409'200	3'553'662
Participations	2	2
FONDS DE ROULEMENT	14'702'736	17'146'318
Approvisionnements en magasin	1'151'569	1'296'801
Actif transitoire	48'158	40'101
Débiteurs	2'494'801	2'407'953
Valeur en portefeuille et prêts	622'735	744'696
Espèces, avoir CCP et banques	10'385'473	12'656'767
TOTAL DES ACTIFS	82'982'069	89'320'471
PASSIFS		
CAPITAUX PROPRES	10'249'111	12'404'673
Capital social	6'814'410	6'814'410
Réserve pour pertes ultérieures (selon art. 64 LCF)	1'418'244	1'373'522
Autres réserves	2'016'457	4'216'741
CAPITAL ETRANGER	72'732'958	76'915'798
ENGAGEMENTS A MOYEN ET LONG TERME	18'547'322	20'992'295
Provisions	1'470'322	1'665'295
Dettes financières	17'077'000	19'327'000
ENGAGEMENTS A COURT TERME	3'160'778	4'301'149
Autres postes du passif	823'313	755'281
Créanciers	2'337'465	3'545'868
CONTRIBUTION D'INVESTISSEMENT DES POUVOIRS PUBLICS	51'024'858	51'622'354
Confédération	18'967'269	19'564'765
Canton de Neuchâtel	32'057'589	32'057'589
TOTAL DES PASSIFS	82'982'069	89'320'471

RAPPORT DE LA FIDUCIAIRE

RAPPORT DE L'ORGANE DE REVISION A L'ASSEMBLEE GENERALE DES ACTIONNAIRES DE TRN SA, La Chaux-de-Fonds

En notre qualité d'organe de révision, nous avons vérifié la comptabilité et les comptes annuels (bilan, compte de résultats et annexe) de votre société pour l'exercice arrêté au 31 décembre 2006.

La responsabilité de l'établissement des comptes annuels incombe au conseil d'administration alors que notre mission consiste à vérifier ces comptes et à émettre une appréciation les concernant. Nous attestons que nous remplissons les exigences légales de qualification et d'indépendance.

Notre révision a été effectuée selon les normes de la profession en Suisse. Ces normes requièrent de planifier et de réaliser la vérification de manière telle que des anomalies significatives dans les comptes annuels puissent être constatées avec une assurance raisonnable. Nous avons révisé les postes des comptes annuels et les indications fournies dans ceux-ci en procédant à des analyses et à des examens par sondages. En outre, nous avons apprécié la manière dont ont été appliquées les règles relatives à la présentation des comptes, les décisions significatives en matière d'évaluation, ainsi que la présentation des comptes annuels dans leur ensemble. Nous estimons que notre révision constitue une base suffisante pour former notre opinion.

L'examen des engagements de prévoyance appelle le commentaire suivant :

TRN SA est affiliée auprès d'une caisse de pensions qui présentait au 31 décembre 2005 un taux de couverture de 80,51% pour un taux technique de 3%. La part du défaut de couverture concernant TRN SA s'élevait à cette date à CHF 14'760'323. Les montants concernant la situation au 31 décembre 2006 seront communiqués ultérieurement.

Selon notre appréciation, la comptabilité et les comptes annuels sont conformes à la loi suisse et aux statuts, à l'exception de l'incidence possible de l'élément présenté au paragraphe précédent.

En dépit de cette réserve, nous recommandons d'approuver les comptes annuels qui vous sont soumis car les dispositions de l'acte de fondation excluent une responsabilité des sociétés affiliées pour les engagements de la caisse de pensions. De plus, il n'est pas impossible que ce défaut de couverture puisse être partiellement résorbé par les mesures d'assainissement prises par la caisse de pensions, voire qu'il soit pris en charge par les pouvoirs publics ou compensé par les résultats futurs.

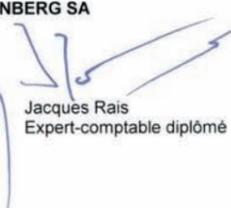
Nous relevons que les comptes de l'exercice 2006 ont été approuvés sans réserve, le 18 avril 2007, par l'Office fédéral des transports conformément à l'art 70 al. 2 de la loi fédérale du 20 décembre 1957 sur les chemins de fer et l'art. 4 de l'ordonnance du DFTCE du 18 décembre 1995 concernant la comptabilité des entreprises de transports concessionnaires.

La Chaux-de-Fonds, le 23 avril 2007

FIDUCIAIRE LUCIEN LEITENBERG SA



Jacques Leitenberg
Expert-comptable diplômé
(Responsable du mandat)



Jacques Rais
Expert-comptable diplômé

Annexes : Comptes annuels (bilan, compte de résultats et annexe)

ANNEXE AUX COMPTES

selon art. 663b du C.O.

en CHF	2006	2005
Valeur d'assurance casco des véhicules ferroviaires	49'399'341	48'997'696
Valeurs d'assurance-incendie des immobilisations corporelles:		
Choses	13'000'000	13'000'000
Véhicules ferroviaires	40'200'000	40'200'000
Véhicules routiers	24'140'000	24'270'000
Immeubles	49'106'200	49'106'200
Dettes envers les institutions de prévoyance professionnelle:		
ASCOOP	0	156'643.50
Prélèvement sur les réserves:		
Installations de sécurité à Couvet	0	100'000
Remplacement des vélos en location	0	7'000
Réduction de la sous-couverture de la caisse de pensions ASCOOP*	1'300'000	0
Financement de la nouvelle rame ferroviaire FLIRT*	950'000	0

*selon décision de l'A.G. du 2 mai 2006

Le taux de couverture des prestations de la Caisse de pensions ASCOOP était au 31 décembre 2005 de 80,51% pour un taux technique de 3%. La part du défaut de couverture qui revenait à TRN SA s'élevait à CHF 14'760'323.-. Au 31 décembre 2006, le résultat n'a pas encore été confirmé par l'ASCOOP mais les différentes mesures d'assainissement prises en 2006 devraient atténuer ce découvert.

NOMINATIONS STATUTAIRES

Les mandats des membres du Conseil d'administration de MM. Pierre Duerrenberger, René Calame, Laurent Kurth et Philippe Lechaire, représentant respectivement les districts du Val-de-Ruz, du Val-de-Travers, de La Chaux-de-Fonds et du Locle, ainsi que celui de M. Jean-Maurice Calame, arrivent à échéance. Ils sont renouvelables pour quatre ans.

Le mandat de l'Organe de révision, la fiduciaire LEITENBERG SA, arrive à échéance. Il est renouvelable pour une année.

RÉSOLUTIONS

Nous proposons à Mesdames et Messieurs les actionnaires l'adoption des cinq résolutions suivantes :

1. L'assemblée générale des actionnaires approuve les comptes et le bilan de l'exercice 2006.
2. Elle approuve la gestion et donne décharge au Conseil d'administration et à la Direction.
3. L'excédent des produits du compte de résultats est viré dans les réserves pour pertes ultérieures pour CHF 49'699.- conformément aux articles 64 et 65 LCdF et dans les autres réserves CHF 33'827.30 correspondant aux activités libres.
4. L'assemblée générale des actionnaires accepte de prélever CHF 4'977.28 sur les réserves pour pertes ultérieures constituées à cet effet.

La Chaux-de-Fonds, le 30 avril 2007

TRANSPORTS REGIONAUX NEUCHÂTELOIS SA

Le Président, Pierre Duerrenberger
Le Directeur, Jean-Michel von Kaenel







transports régionaux
neuchâtelois

TRN SA

3, Allée des Défricheurs
Case postale 1429
CH-2301 La Chaux-de-Fonds

T: +41 (0) 32 924 24 24
F: +41 (0) 32 924 24 09

info@trn.ch
www.trn.ch

