



transports régionaux
neuchâtelois

RAPPORT DE GESTION 2005



SOMMAIRE

	01	Sommaire
	02	Conseil d'Administration Organigramme
	03	Message du Directeur Chiffres clés 2005
	04	Fusion de TC SA et TRN SA
	06	Grandes oeuvres
	08	Personnel
	10	Production et marché
	12	Marketing et communication
	14	Finances
	16	Compte de fonctionnement Bilan
	18	Convention TRN N° 1 Rapport de la fiduciaire
	20	Annexe aux comptes

CONSEIL D'ADMINISTRATION

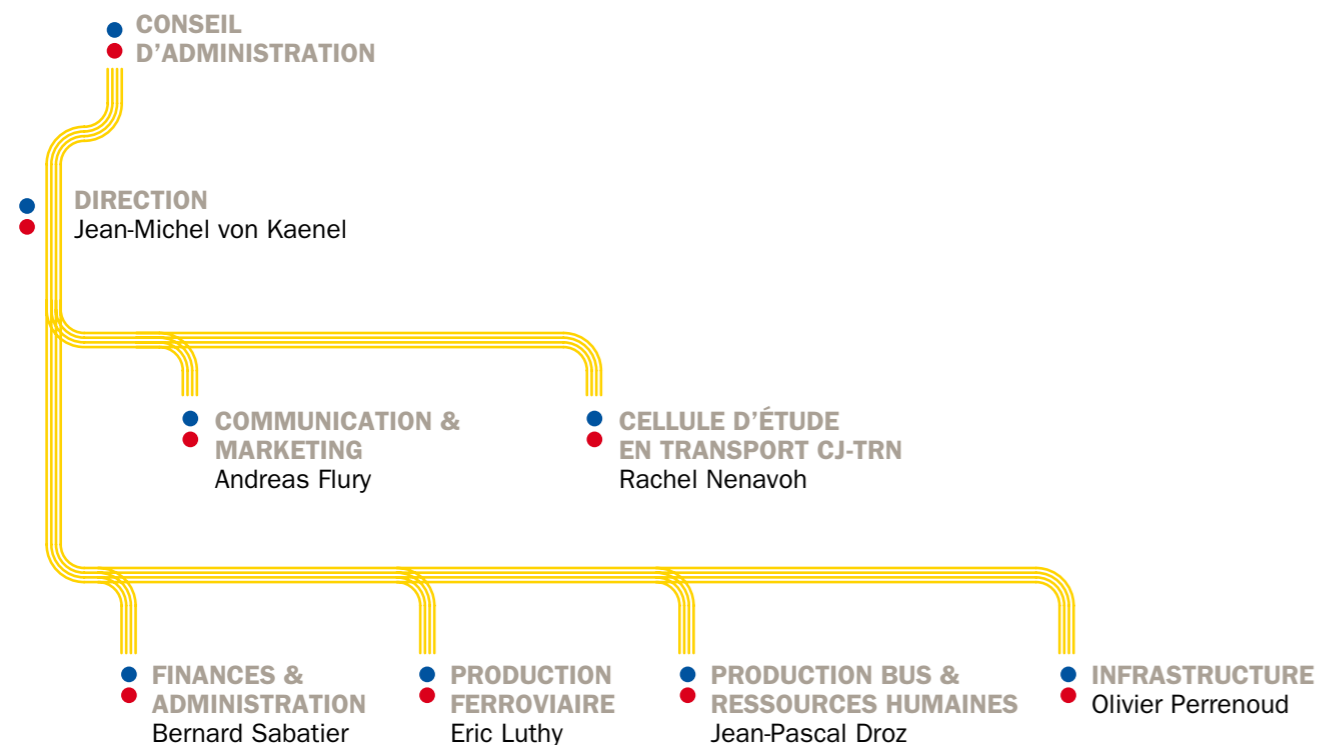
Etat nominatif au 31 décembre 2005

CONSEIL D'ADMINISTRATION

	Entrée	Echéance du mandat
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. Grandjean Nicolas, Chef de l'Office cantonal des transports, Neuchâtel *	1999	
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	2005

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

ORGANIGRAMME



MESSAGE DU DIRECTEUR

L'IMPORTANT ÉNERGIE ABSORBÉE PAR LA FUSION N'A PAS POUR AUTANT RALENTI LE RYTHME DU DÉVELOPPEMENT ET DE L'AMÉLIORATION DES SERVICES TRN.



L'offre 2005, introduite le 12 décembre 2004 à l'occasion de la mise en service de la 1ère étape de Rail 2000, a été optimisée et de nombreuses correspondances améliorées. Sauf exceptions aux heures creuses entre Le Locle et Les Brenets, la cadence horaire est devenue la règle minimale sur toutes les lignes du trafic régional TRN. Et, à certains moments, cette cadence est portée à 30, 20 ou même 15 minutes pour satisfaire la demande de transport. Dans les villes de La Chaux-de-Fonds et du Locle, le nouveau service de bus sur appel MobiCité a atteint ses objectifs de fréquentation et répond avec souplesse aux nouveaux besoins de mobilité urbaine.

L'innovation technique pour le confort de la clientèle n'a pas été laissée pour compte puisque sept nouveaux trolleybus et une voiture ferroviaire Jumbo articulée à planchers surbaissés ont été mis en service en cours d'année. Plusieurs infrastructures ont également

été renouvelées pour être adaptées aux exigences actuelles.

En investissant dans de nouveaux concepts de transports publics, du nouveau matériel et de nouvelles installations, les TRN s'engagent à offrir aux pouvoirs publics le meilleur service au meilleur prix. Cependant, notre identité visuelle vieillissante n'était plus en mesure de mettre en valeur la politique et les efforts de l'entreprise. C'est pourquoi ce premier rapport de gestion de l'entreprise TRN fusionnée coïncide avec le lancement d'une nouvelle identité visuelle.

Les résultats 2005 sont une nouvelle fois positifs tant en termes de produits de transport, de production et d'usage malgré la concurrence du trafic individuel. Avec une progression de 9,2% par rapport à 2004, les produits de transport font un bond en avant significatif. Sur le plan des charges, la hausse de

celles du personnel provient d'un effort extraordinaire destiné à participer à l'assainissement de la caisse de prévoyance TRN rattachée à la caisse de pensions de l'ASCOOP. Quant aux autres charges, elles auraient été en baisse sans la hausse conséquente du prix des carburants.

Je tiens à 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. Mes 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 2005

en milliers	2005	2004	Var. %
QUANTITES			
Urbain :			
Offre en véhicules-km	1'525	1'465	+ 4,1%
Voyageurs transportés	6'645	6'572	+ 1,1%
Régional :			
Offre en véhicules-km	1'805	1'806	- 0,1%
Voyageurs transportés	3'932	3'852	+ 2,1%
FINANCES			
Charges :			
Personnel	17'747	17'092	+ 3,8%
Autres charges	15'412	15'254	+ 1,0%
Total des charges	33'159	32'346	+ 2,5%
Produits :			
Transport	8'800	8'055	+ 9,2%
Indemnités des pouvoirs publics	21'361	20'964	+ 1,9%
Produits accessoires	3'149	3'404	- 7,8%
Total des produits	33'310	32'423	+ 2,7%
Excédents des produits	151	77	+ 96,1%



FUSION DE TC SA ET TRN SA

TRN SA A REPRIS LA COMPAGNIE DES TRANSPORTS EN COMMUN DE LA CHAUX-DE-FONDS (TC SA) SOUS FORME DE FUSION PAR ABSORPTION. APPROUVÉE À L'UNANIMITÉ DES ASSEMBLÉES GÉNÉRALES EXTRAORDINAIRES DES DEUX SOCIÉTÉS, CETTE FUSION A PRIS EFFET RÉTROACTIVEMENT AU 1ER JANVIER 2005.

Les raisons de cette fusion

Lors de la fusion des sociétés CMN, RVT et VR en TRN SA en 1999, l'actionnaire majoritaire de TC SA, la Ville de La Chaux-de-Fonds, avait exprimé le désir de conserver son indépendance statutaire par rapport à TRN SA. A l'époque, le mode de financement des services urbains (2/3 la ou les commune(s) et 1/3 l'Etat) en était la raison essentielle. Dès 2005, un nouveau système de financement des transports publics a été mis en place dans le cadre du désenchevêtrement des tâches de l'Etat et des communes. Un système de «pot commun», alimenté à hauteur de 50% par l'Etat et 50% par les communes, finance sans distinction les lignes urbaines et les lignes régionales.

Parallèlement à ces modifications, l'Etat a mis en place des conférences régionales de transports (CRT) composées de représentants des communes d'une région. La tâche de ces CRT est de participer à la planification des prestations dans la région concernée afin que l'Etat

puisse commander une offre de transport qui corresponde au plus près aux besoins de la population. Le but de ces forums est d'améliorer l'implication des communes dans la définition de l'offre de transport.

A la suite de cette situation nouvelle, il n'y avait plus de raison objective ou politique de maintenir des structures juridiques séparées entre TRN SA et TC SA.

Les avantages

La fusion n'a pas eu de répercussion négative sur l'emploi ou sur les conditions de travail du personnel.

Les activités des TRN SA et TC SA étaient complémentaires, non concurrentes, et la gestion des deux sociétés était déjà commune. La fusion ne change rien au fonctionnement des services mais apporte par contre un gain sur le plan de l'image et de la communication. Elle donne surtout plus de poids à l'entreprise unifiée vis-à-vis de tous les partenaires.

Sur le plan rationnel, une fusion apporte un gain évident d'efficacité, évite des séances répétitives aux participants des deux Conseils d'administration, réduit certains frais administratifs et offre la garantie d'une seule et même politique du personnel. Ce dernier point a été particulièrement important du fait du changement de primauté de la caisse de pensions de l'ASCOOP à laquelle est rattachée la plupart des entreprises suisses de transport. Une seule Commission de prévoyance paritaire a ainsi pu être constituée pour l'entreprise TRN.



GRANDES OEUVRES

Véhicules ferroviaires

La qualité du matériel roulant influence de manière considérable l'image que les clients ont de notre entreprise. Investir dans du nouveau matériel roulant s'avère donc être une stratégie d'entreprise pour accroître l'attractivité de nos services et séduire davantage de pendulaires à abandonner la voiture pour se rendre au travail avec les transports publics.

Les TRN ont donc décidé d'investir pour soigner les relations avec leurs clients du Val-de-Travers qui, de plus en plus nombreux, demandent à bénéficier de plus de place et de confort durant leurs déplacements quotidiens.

Après la mise en service de deux rames à plancher surbaissé Nina en 2002 et 2003, les TRN ont inauguré une voiture articulée Jumbo en 2005. Longue de

40 mètres, elle offre 130 places assises; une voiture conventionnelle mesure 25 mètres et offre 82 places assises. La taille de la nouvelle voiture Jumbo correspond pratiquement à celle d'une rame Nina. Intégrée à une rame ferroviaire traditionnelle, elle offrira aux voyageurs plus d'espace et de fonctionnalité en raison de son plancher surbaissé. 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. Un

emplacement et les WC seront adaptés aux exigences des handicapés. Equipée de caméras de surveillance vidéo, d'un système d'information et de comptage des passagers ainsi que de 6 emplacements à vélos, elle sera mise en service en juin 2007 sur la ligne Neuchâtel - Buttes.

Endommagée le 7 juillet 2005 lors d'un accident survenu à un passage à niveau non gardé avec un tracteur agricole, l'automotrice BDe n° 5 de la ligne Le Locle - Les Brenets a été remise en service après 3 mois de travaux auprès d'une entreprise spécialisée. Les coûts de réparation ont été couverts par l'assurance du propriétaire du tracteur agricole fautif.



Bus

La série de trolleybus commandée l'année précédente a été mise en service progressivement de mai à décembre 2005. Il s'agit de 4 trolleybus articulés et 3 standards à plancher surbaissé provenant du constructeur polonais Solaris pour la partie mécanique ainsi que la carrosserie et l'électricien tchèque Cegelec pour la partie électrique. Ce spécialiste des équipements de traction triphasés pour tramways et trolleybus travaille en partenariat avec la société des transports publics d'Ostrava, le plus grand réseau de trolleybus de Tchéquie. Les raisons de notre choix sont le prix, la robustesse du système de construction et l'innovation technique avec des moteurs électriques asynchrones à 6 au lieu de 4 pôles. Cinq anciens véhicules ont été retirés du service en cours d'exercice. Il s'agit de 2 trolleybus standards (n° 104 et 108) et de 3 autobus, dont un standard (n° 173) et deux articulés (n° 181 et 184).

L'effectif du parc des trolleybus progresse de 10 à 15 unités, dont 12 à plancher surbaissé (80%). Quant à celui des autobus, de toutes tailles, il régresse de 52 à 49 unités, dont 31 à plancher ou entrée surbaissé (63%). Globalement, la part des véhicules surbaissés a progressé de 58% à 67% pour la plus grande satisfaction de la clientèle.

L'augmentation du parc des trolleybus électriques au détriment de celui des autobus à moteur diesel permettra de mieux ménager l'environnement de la ville de La Chaux-de-Fonds pour autant que les nombreuses contraintes liées aux chantiers et aux manifestations n'obligent pas les TRN à garder au dépôt une part importante des trolleybus durant de longs mois.

Cet hiver a mis en évidence de réguliers dépassements des valeurs limites de pollution atmosphérique en ce qui concerne les particules fines (PM 10). Les moteurs diesel sont une des sources d'émissions de ces particules fines. Pour les limiter, l'industrie a développé des filtres à particules qui deviennent de plus en plus courant sur les voitures diesel en première monte. En ce qui concerne les autobus, des contraintes techniques de température et de place ne permettent pas de tous les équiper, en particulier les plus anciens. Conscients de leur responsabilité en matière d'environnement, les TRN étudient actuellement les stratégies globales les plus adaptées et économiquement supportables pour limiter drastiquement les émissions nocives.

Infrastructure

Afin d'améliorer la sécurité et de rationaliser l'exploitation, un nouveau poste d'enclenchement a été mis en service en gare de Couvet. Ce poste permet d'être télécommandé depuis le centre de Fleurier.

En plus, afin de gérer leur protection dans les signaux principaux, les installations extérieures des 3 passages à niveau situés en gare de Couvet ont été adaptées afin de les rendre compatibles avec le nouveau poste d'enclenchement. Le passage du Crêt-de-l'Eau a été équipé de treuils piétonniers avec barrières pour répondre aux futures prescriptions légales. Les coûts d'équipement de ces passages à niveau ont été partagés entre les propriétaires des routes et les TRN.

Dans le cadre des mesures visant à supprimer ou à assainir les passages à niveau les plus dangereux, celui de l'Ancienne Décharge de Couvet a été équipé d'une installation optique à feux tournants alors que le celui du «Petit-Maraîs» pourra être supprimé dans le courant de l'année 2006 après la construction d'une route de raccordement sur le précédent.

En ce qui concerne la voie ferrée, un peu plus de 2'000 mètres de rail usagé ont été remplacés entre Couvet et Môtiers.

Sur l'infrastructure du réseau de trolleybus de La Chaux-de-Fonds, l'aiguille à talon située à l'intersection des rues de La Cure et de La Balance a été renouvelée. L'ancienne aiguille, âgée de plus de 30 ans, était devenue trop bruyante et n'était plus réparable.

Dans le cadre de la réalisation de la route H20 entre La Chaux-de-Fonds et Le Locle, d'importants travaux de modification de la ligne de contact ont débuté près du giratoire de La Combe-à-l'Ours. Ces modifications sont entièrement financées par le budget de la H20.

Afin de renforcer l'alimentation de la ligne de contact à la rue de l'Etoile, des tubes vides, destinés à recevoir un nouveau câble en provenance de la station SIM de Numa-Droz 44 ont été posés dans la chaussée; dans la plupart des cas, nous avons pu partager des fouilles ouvertes par d'autres services de la ville.



PERSONNEL

Effectif

Fort de 180 unités en moyenne annuelle, l'effectif du personnel n'a pas varié. Le taux de rotation s'élève à 6%, en progression d'un demi-pourcent par rapport à l'année précédente. Onze départs ou retraites ont marqué l'exercice et, sur le plan des engagements, 8 conducteurs de bus, 2 conducteurs de locomotives et 3 agents d'entretien des véhicules ont été engagés.

Absences

Globalement, la moyenne des jours d'absence pour les cas de maladie et d'accident diminue de 9,7 jours en 2004 à 9,4 jours par personne en 2005. Si les motifs d'absence d'accidents régressent de 3,8 à 2,5 jours, ceux de la maladie progressent de 5,9 à 6,9 jours en moyenne.

Rémunération

Sur le plan salarial, une adaptation de 1% des salaires a été accordée en 2005.

Assurances sociales

Confrontée à un défaut de couverture important, notre caisse de pensions de l'ASCOOP s'est totalement restructurée en 2005. Ainsi, dès le 1er janvier 2006, la forme juridique de la fondation commune a été abandonnée au profit d'une fondation collective et la primauté des cotisa-

tions

a succédé à celle des prestations.

La caisse de prévoyance TRN, rattachée à la caisse de l'ASCOOP qui regroupe quelques 150 entreprises et 15'000 assurés, possède sa commission de prévoyance constituée paritairement de deux représentants des salariés et de deux représentants de l'entreprise. Cette commission est notamment chargée d'approuver les comptes annuels de la caisse de prévoyance, de déterminer le plan de prévoyance devant être composé à partir des modules disponibles et d'informer les assurés sur l'organisation et les prestations de la caisse de prévoyance. Dans le but d'assainir le bilan de la caisse de prévoyance TRN auprès de l'ASCOOP les comptes de l'exercice ont été chargés d'une provision.

La SUVA a procédé une nouvelle fois à un relèvement moyen de ses primes de 6,4% de l'assurance contre les accidents non professionnels.

Formation

Les conducteurs de bus ont participé à un cours de rappel sur les différentes facettes de leur métier et en particulier sur les multiples aspects de la relation avec le client. Comme chaque année, la forma-

tion de base de trois jours portant sur la gestion des conflits dans le cadre de la relation personnel-clients a été reconduite en collaboration avec des entreprises participatives partenaires.

Deux conducteurs de locomotives ont été engagés après avoir répondu non seulement aux exigences médicales requises mais également passé avec succès le test psychologique exigé par

l'Ordonnance fédérale sur l'admission des conducteurs de véhicules à moteurs (OCVM). La durée de leur formation théorique et pratique s'étendra sur une cinquantaine de semaine. 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 11 collaborateurs pour 20, 25, 30 et

35 ans de service; elle a pris congé de 4 nouveaux retraités au cours de la même manifestation qui s'est déroulée à la Maison du Fromage à La Chaux-de-Fonds puis dans une auberge de la région.



PRODUCTION ET MARCHÉ

L'HORAIRE 2005, ENTRÉ EN VIGUEUR LE 12 DÉCEMBRE 2004 ET S'ÉTENDANT JUSQU'AU 10 DÉCEMBRE 2005, CORRESPOND À L'INTRODUCTION DE LA 1ÈRE ÉTAPE DE RAIL 2000. IL A NÉCESSITÉ DE MODIFIER DE MANIÈRE IMPORTANTE LES HORAIRES DE PRATIQUÉMENT TOUTES LES ENTREPRISES DE TRANSPORT PUBLIC. DEPUIS 1982, ANNÉE DE L'ENTRÉE EN VIGUEUR DE L'HORAIRE CADENCÉ, LES HORAIRES N'AVAIENT PAS CONNU DE TELLES ADAPTATIONS. SUR LES LIGNES EXPLOITÉES PAR LES TRN, LES NOUVEAUTÉS ET AMÉLIORATIONS SUIVANTES SONT INTERVENUES :

LIGNE COUVET - FLEURIER - LES VERRIÈRES - PONTARLIER

- Cadence horaire entre 5h37 et 23h44 (du lundi au vendredi).
- Courses supplémentaires en début de matinée et en fin d'après-midi sur Les Verrières.
- Bus direct Pontarlier - Fleurier à 6h00 (du lundi au vendredi).
- Création de deux nouveaux arrêts à Fleurier : au collège du Val-de-Travers (Place Longereuse) et à La Grand-Rue (à proximité du magasin Migros).

LIGNE FERROVIAIRE BUTTES - NEUCHÂTEL

- Cadence horaire intégrale du lundi au vendredi entre 5h37 et 23h37 (1 train par heure).
- Deux trains supplémentaires, le matin aux heures de pointe, à 6h05 et 7h05 pour Neuchâtel.
- Du lundi au vendredi, entre 5h37 et 7h37, le trafic pendulaire bénéficie de 5 trains au départ de Fleurier en direction de Neuchâtel.
- Trains supplémentaires pour les besoins des écoliers à 11h53 en direction de Buttes et de Noiraigue.
- Trains supplémentaires du soir : Fleurier-Neuchâtel à 17h05 et Neuchâtel-Fleurier à 18h16.
- Augmentation des prestations des rames à plancher surbaissé, plus confortables et plus performantes.

LIGNE FERROVIAIRE LES PONTS-DE-MARTEL - LA CHAUX-DE-FONDS

- Correspondances améliorées en gare de La Chaux-de-Fonds avec les trains CFF et CJ.
- Cadence horaire entre 5h29 et 23h25 (00h25 les vendredis et samedis).

LIGNE FERROVIAIRE LES BRENETS - LE LOCLE

- Cadence horaire entre 6h20 et 23h20 sauf quelques exceptions aux heures creuses du matin, de l'après-midi et du soir.

LIGNES DU VAL-DE-RUZ

- Bus au quart d'heure sur la ligne V aux heures de pointe du matin dont une course effectuée avec trois véhicules pour répondre à la demande.
- Horaire amélioré le week-end sur la ligne V avec cadence à 30 minutes jusqu'à 19h30.
- Création d'un nouvel arrêt «Sous la Lisière» situé près du nouveau centre Coop nécessitant la fermeture de l'arrêt montant «Bois-du-Pâquier».
- Correspondances améliorées avec les trains aux Hauts-Geneveys.
- Courses supplémentaires durant les périodes scolaires entre Les Hauts-Geneveys et Cernier.

LIGNE INTERURBAINE - LA CHAUX-DE-FONDS - LE LOCLE

- Adaptation des horaires par rapport aux nœuds des correspondances à La Chaux-de-Fonds avec une cadence au quart d'heure aux heures de pointe du matin, de midi et de fin de journée.



RÉSEAU URBAIN DE LA CHAUX-DE-FONDS

La mise en place du nouveau concept de bus sur appel MobiCité avait été étendue au changement d'horaire du 12 décembre 2004 au quartier de La Recorne, ligne 1. Il s'est avéré, après quelques semaines d'exploitation, que ce quartier absorbait une grande partie des ressources du bus MobiCité. En date du 5 février, l'horaire a été réédité afin de réintroduire la ligne de trolleybus pour ce quartier en la couplant avec la ligne des Arêtes. Cela a permis de dégager des ressources supplémentaires pour les autres quartiers desservis par le minibus sur appel.

- Introduction d'un nouveau concept de bus sur appel, nommé MobiCité, desservant les quartiers périphériques Nord, Sud, Est et Ouest en soirée et durant les week-ends.
- Introduction d'un nouveau concept nocturne de bus sur appel, nommé MobiNight, circulant entre 0h00 et 2h00 du matin uniquement durant les week-ends.
- Nouveau réseau du soir et du dimanche.
- Nouvelles numérotations des lignes avec la création d'une boucle en Est, Gare - Hôpital - Charrière - Gare, et d'un nouvel arrêt «Prévoyance».
- Nouvelles correspondances de toutes les lignes avec le premier train de 5h57 au départ de La Chaux-de-Fonds pour Neuchâtel.

RÉSEAU URBAIN DU LOCLE

- Introduction d'un nouveau concept de bus sur appel, nommé MobiCité, desservant toute la ville le samedi après-midi (15 minutes avant ou après le bus à l'horaire) et le dimanche toute la journée de 08h00 à 17h30.
- Amélioration de l'offre le samedi matin.
- Nouveaux départs des courses horaires le matin.
- Maintien de la cadence au quart d'heure sur le réseau global.

Tarifs

Les tarifs nationaux n'ont pas été modifiés en 2005. Par contre, les prix des abonnements de parcours Onde Verte ont été augmentés de 4,8% en moyenne dès le 11 décembre 2005 pour compenser la réduction de l'indemnité cantonale pour pertes de recettes dues à la Communauté tarifaire cantonale. Les tarifs urbains ont également été augmentés en fin d'année de CHF 0,10 par billet, soit 4,5% en moyenne, pour compenser les réductions des indemnités cantonales et communales en 2006.

Trafic

Avec plus de CHF 909'000.- de produits supplémentaires (6,9%) sur le plan cantonal, l'Onde Verte contribue aux bons résultats des différentes lignes TRV. La catégorie des abonnements quotidiens progresse de 4,3% pour nos lignes urbaines, respectivement 3,8% pour nos lignes régionales en terme de recette. Quant au trafic Onde Verte, il progresse de 1,2% et, respectivement, 0,7%. Le trafic voyageur progresse globalement de 1,5% sur le plan de la fréquentation et de 9,2% sur celui des produits par rapport à l'année précédente. Si les lignes des Montagnes neuchâteloises-fer et du Val-de-Travers-bus sont légèrement en retrait, les lignes du Val-de-Travers-fer, interurbaine La Chaux-de-Fonds - Le Locle et du Val-de-Ruz présentent une bonne progression. Les lignes du Val-de-Ruz en particulier enregistrent 11% de produits supplémentaires provenant en premier lieu de la correction de notre part sur les recettes de l'abonnement général.

MARKETING ET COMMUNICATION

Nouvelle identité visuelle

La situation économique, l'ouverture du marché à la concurrence, le changement d'habitude de déplacement des neuchâtois sont quelques-unes des raisons qui nous ont poussés à réfléchir sur les éléments capables d'améliorer la compétitivité de notre entreprise. Cette dernière dépend de beaucoup de facteurs : de la qualité de l'offre, de l'accueil réservé à la clientèle, des véhicules engagés, mais aussi de la façon dont nous présentons nos services.

Notre logo actuel en particulier et notre identité visuelle en générale avaient vieilli et n'étaient plus en mesure de dégager les valeurs positives que notre entreprise possède. De plus, aux yeux du public, les origines de l'entreprise définissent encore quatre identités distinctes : le RVT, les VR, les CMN et les TC. L'entreprise avait donc besoin d'améliorer son image, de communiquer sous une nouvelle identité unique, homogène et dynamique. Réussir à mieux exprimer nos valeurs devenait, dans le contexte actuel, une nécessité, un élément de différenciation capable de nous aider à nous affirmer sur le marché.

La fusion des TRN et des TC est une simplification de la présentation de l'entreprise et offrait une occasion unique de traiter le problème de son identité visuelle. La nouvelle identité s'inscrit dans une vision à long terme et devra assurer uniformité et continuité aux actions engagées par notre entreprise.

Trains sans fumée

Le changement d'horaire de décembre 2005 a été caractérisé par l'application de la décision de l'Union des Transports Publics et des entreprises associées de rendre tous les transports publics suisses sans fumée. Les entreprises ont ainsi pris en considération un besoin croissant de la clientèle : des trains

non-fumeur garantissent plus de place et une meilleure protection contre la fumée passive. De plus, les expériences dans d'autres pays ont démontré que le vandalisme dans les trains non-fumeur diminuait. Pour la majorité des clients, cette modification permettra de voyager dans des conditions encore plus agréables et confortables. Une minorité a dû cependant renoncer à son plaisir durant le voyage, une restriction pour laquelle la plupart des personnes concernées a fait preuve de compréhension. La clientèle a été informée de cette interdiction par une campagne réalisée au niveau suisse.

Le projet a aussi eu des conséquences directes sur l'exploitation qui a dû adapter les véhicules ferroviaires aux nouvelles conditions. L'ensemble des compartiments fumeurs a été supprimé et transformé en voitures non-fumeur.

De plus, l'entreprise a dû se pencher sur la problématique reportée à l'interne de l'entreprise. La protection des usagers et des collaborateurs contre les méfaits de la fumée passive est en effet devenue plus importante que le respect de la liberté des fumeurs. Une prise de conscience s'effectue au niveau mondial depuis plusieurs années. Ainsi, le droit à des places de travail sans-fumée bénéficie aujourd'hui en Suisse d'une base légale. Pour cette raison, et dans le souci de cohérence avec la décision imposée à notre clientèle, les TRN ont donc décidé d'interdire la fumée sur les lieux de travail.

Manifestations

Durant la période estivale, la région devient extrêmement dynamique. Les open air se multiplient et les demandes de courses spéciales augmentent constamment. Nous constatons une prise de conscience de la part des organisateurs vis-à-vis du thème de la sécurité routière et la tendance est de voir pratiquement chaque

manifestation offrir aux festivaliers des bus navettes.

Les chiffres montrent que ce genre de service est de plus en plus apprécié par les clients. Un exemple parmi d'autres : le nombre de personnes transportées lors de la dernière édition des Vendanges constitue un record. Jamais, comme en 2005, les TRN ont dû prévoir autant de renfort des courses spéciales. Un succès qui a dépassé toutes prévisions et qui n'a pas manqué de nous causer des problèmes d'organisation. Mais, si sur le moment nous avons été débordés, nous devons lire cette situation comme une occasion pour développer notre offre et améliorer notre image d'entreprise.

Les manifestations représentent donc un marché en pleine expansion qui génère à notre entreprise non seulement des produits extraordinaires, mais qui permet surtout un rapprochement des gens avec les services de bus et de train. Ce créneau devrait présenter de bonnes marges de croissance dans les années à venir.

Participation aux foires commerciales

Nous avons eu l'occasion de participer à deux foires commerciales dans le canton. Du 17 au 20 novembre, l'équipe de la gare de Cernier a animé le stand TRN au Salon commercial du Val-de-Ruz. Notre présence à cette manifestation était justifiée par notre volonté de présenter aux habitants de cette vallée le nouvel horaire d'ouverture du guichet de la gare de Cernier - étendu au samedi matin - ainsi que le nouveau service d'agence de voyages.

Depuis la fermeture de la gare des Hauts-Geneveys, le Val-de-Ruz n'offrait qu'une petite agence à Cernier. L'ouverture de



notre nouvelle succursale de TRN Voyages est donc motivée par des prévisions de vente très positives.

Le week-end suivant, nous étions au Marché de Noël des Ponts-de-Martel. Notre présence avait comme objectif d'informer les habitants de la Région des prestations offertes par notre gare.

Campagne institutionnelle OV et campagne surprise

2005 a été une année très dynamique du point de vue de la communication de l'Onde Verte (OV). En effet, aux autres actions «traditionnelles» (gestion du site www.ondeverte.ch, édition des mini-guides, annonces publicitaires diverses), le Groupe de communication de l'OV a développé deux projets majeurs : un premier de promotion des ventes et un deuxième de communication institutionnelle.

L'action «Surprise» a été une promotion des ventes - limitée au mois de mars - destinée à toutes les catégories de client titulaires d'un abonnement OV mensuel.

Quant à la campagne institutionnelle, son objectif n'était pas de présenter un avantage précis de l'abonnement cantonal, mais plutôt celui d'augmenter la visibilité de l'offre en générale. L'agence Polygone, appuyée par le Groupe de communication, a su développer une campagne dont l'impact a été immédiat. Une couverture médiatique importante a touché tout le territoire cantonal durant les mois d'octobre et novembre. L'effet de la campagne est difficilement mesurable, mais les chiffres des ventes des abonnements de la fin de l'année, très positifs, pourraient en partie y être directement corrélés.

Les TRN et le matin bleu

Nous vivons à une époque où l'information est au centre de toutes les attentions.

Qu'il s'agisse d'une entreprise ou d'un individu, tout le monde demande de connaître l'actualité. Ceux qui sont capables de fournir les informations souhaitées deviennent acteurs principaux dans la vie des gens.

Fin 2005, les TRN, contactés par Edipresse, éditeur du quotidien romand gratuit Le Matin Bleu, ont eu l'occasion de développer un partenariat qui leur permettra d'offrir un «service d'information» à la clientèle. Premières dans le canton de Neuchâtel, les gares TRN de Fleurier et de La Chaux-de-Fonds ont été équipées de caissettes self-service. Notre clientèle peut désormais obtenir tous les jours de l'information gratuite et en prendre connaissance durant le trajet pour se rendre au travail. Cette collaboration prévoit plusieurs mois d'essais. Si, après cette période, les résultats devaient être considérés concluants, le projet pourrait être développé, par exemple, en introduisant des distributeurs du journal directement dans les véhicules.

Label Q

Dans tous les domaines, le rôle de la qualité en tant qu'instrument concurrentiel acquiert une importance croissante. Les clients affichent la tendance toujours plus marquée d'opter pour les offres dont ils ont la certitude qu'elles comportent des prestations de grande qualité et valent leur prix. Quant aux prestataires de services, ils se trouvent confrontés toujours plus fréquemment à des clients dont les besoins varient, de même qu'à une concurrence grandissante en Suisse et à l'étranger.

Au milieu des années 90, les plus importantes organisations faitières touris-

tiques suisses ont reconnu la nécessité d'agir en proposant aux entreprises touristiques et de transport le programme „Label de qualité pour le tourisme suisse“, grâce auquel celles-ci peuvent contrôler et assurer la qualité de leurs prestations, mais aussi l'optimiser de façon ciblée. Le programme a pour objectif d'accroître la conscience de la qualité dans les entreprises, de promouvoir la collaboration entre les différents prestataires de services et d'augmenter durablement et continuellement la qualité de la gestion et du service.

C'est donc dans le but d'améliorer la qualité de nos prestations qu'en 2000 les TRN ont soumis leur candidature et obtenu une première certification. Ce label a été décerné pour la deuxième fois en février 2005 et sa validité court jusqu'en 2008 pour autant que de nouveaux plans d'action et que des contrôles de qualité soient remis chaque année à la Fédération suisse du tourisme.



FINANCES

L'ÉLÉMENT MAJEUR DE CETTE ANNÉE A ÉTÉ L'ABSORPTION DE NOTRE COMPAGNIE DES TRANSPORTS EN COMMUN DE LA CHAUX-DE-FONDS PAR TRN SA. CETTE FUSION NE CHANGE PAS PARTICULIÈREMENT LA VIE DE L'ENTREPRISE CAR TOUS LES COLLABORATEURS, LES CADRES ET LA DIRECTION DE CES DEUX ENTITÉS AVAIENT L'HABITUDE DE TRAVAILLER DEPUIS DES LUSTRES EN PARFAITE OSMOSE. PAR CONTRE, LA MISE EN COMMUN DE TOUS NOS MOYENS NOUS PERMETTRA À L'AVENIR DE MIEUX UTILISER LES RESSOURCES FINANCIÈRES ET D'OBTENIR UN BON IMPACT EN MATIÈRE DE FINANCEMENT LORS DU RENOUELEMENT DE NOS ÉQUIPEMENTS.

L'année 2005 nous a réservé une bonne surprise en matière de résultat. Ce dernier atteint CHF 150'643.- dont CHF 134'167.- en liaison directe avec l'exploitation de nos lignes, le reste étant dévolu à des activités accessoires non subventionnées par les pouvoirs publics. Bien que modeste en valeur relative, ce résultat d'exploitation est quatre fois plus élevé que celui de l'année précédente.

Cette réussite est principalement le fruit d'une augmentation substantielle des produits de transport de près de CHF 800'000.- par rapport à l'année précédente et CHF 600'000.- par rapport à nos prévisions budgétaires.

Cette manne supplémentaire nous a permis de constituer une réserve bienvenue destinée à combler, en partie du moins, le manque de couverture de la caisse de pensions à laquelle nous sommes affiliés. Il nous faudra encore de nombreux exercices similaires pour en venir à bout, mais l'effort consenti cette année participe à réduire d'autant le découvert. La constitution de cette réserve, que nous souhaitons dissoudre en 2006 pour la verser à la caisse de pensions, augmente les charges salariales de manière conséquente.

Dans les différences notables enregistrées par les autres charges un point mérite un commentaire. Il s'agit des coûts de l'énergie. La spéculation effrénée sur les carburants à laquelle nous avons été confrontés a été une source de soucis constants. En effet, la hausse du prix du carburant diesel a progressé de 15% malgré la recherche d'un approvisionnement constamment remis en cause. A contrario, l'énergie électrique utilisée par nos véhicules ferroviaires et par nos trolleybus n'a pas suivi les mêmes affres. Les grandes manœuvres qui se préparent en vue de l'ouverture des marchés ont provoqué une très légère baisse des prix, malheureusement insuffisante pour contrecarrer le coût du pétrole.

Chaque année, les pouvoirs publics nous invitent à présenter une offre pour l'année suivante permettant de fixer avec précision les prestations qui seront offertes à la clientèle avec les charges induites ainsi que les produits dégagés. Les indemnités, après négociation, sont couvertes par les pouvoirs publics, soit le Canton et la Confédération. Elles sont fermes et définitives.

Nos comptes révèlent que par rapport à 2004 elles ont progressé de CHF 396'540.-. En réalité, pour les mêmes prestations que l'année précédente, elles ont diminué grâce à des rationalisations et des économies. L'augmentation apparente provient de nouvelles prestations.



COMPTE DE FONCTIONNEMENT

en CHF	2005	2004
CHARGES		
CHARGES POUR LE PERSONNEL	17'747'283	17'091'625
Traitement et salaires	13'347'452	12'961'307
Charges sociales	4'399'831	4'130'318
FRAIS DE CHOSES	7'968'582	7'741'483
Dépenses générales	1'333'203	1'336'269
Publicité et marketing	193'118	224'623
Assurances et dédommagements	341'033	318'582
Prestations de services par des tiers	1'853'265	1'922'956
Fermages et loyers	100'785	140'448
Energie et matières de consommation	1'732'300	1'550'638
Entretien des installations et des véhicules	2'414'878	2'247'967
FRAIS NON ACTIVABLES	305'127	501'710
AMORTISSEMENTS	6'691'824	6'536'078
FRAIS DE CAPITAUX	446'664	474'924
TOTAL DES CHARGES	33'159'480	32'345'820
PRODUITS		
PRODUITS DE TRANSPORT	8'800'212	8'054'935
INDEMNITES POUVOIRS PUBLICS	21'361'000	20'964'460
Indemnité de la Confédération	10'029'470	9'925'540
Indemnité du Canton	11'331'530	11'038'920
PRODUITS ACCESSOIRES	3'148'911	3'403'548
Prestations de services à des tiers	1'645'190	1'693'975
Fermages et loyers	696'361	665'964
Prestations pour des tiers	244'268	167'135
Produits du fonds de roulement	136'543	48'782
Contributions et subsides de tiers	85'112	80'250
Autres produits	341'437	747'442
TOTAL DES PRODUITS	33'310'123	32'422'943
RESULTAT	150'643	77'123
soit, par lignes (ou activités) bénéficiaires :	152'779	92'064
- Chemins de fer des Montagnes neuchâteloises	8'079	2'877
- Chemin de fer du Val-de-Travers	25'249	15'633
- Autobus du Val-de-Travers	4'477	1'736
- Autobus du Val-de-Ruz (lignes V et G)	35'243	13'998
- Interurbain La Chaux-de-Fonds - Le Locle	14'301	0
- Urbain La Chaux-de-Fonds	44'495	10'222
- Urbain Le Locle	4'459	959
- Immeubles locatifs	15'809	41'996
- Locations de vélos	667	4'643
et, par lignes (ou activités) déficitaires :	2'136	14'941
- Infrastructure des Chemins de fer des Montagnes neuchâteloises	0	7'111
- Infrastructure du Chemin de fer du Val-de-Travers	0	6'534
- Autobus du Val-de-Ruz (ligne S)	2'136	739
- Interurbain La Chaux-de-Fonds - Le Locle	0	557

BILAN

en CHF	2005	2004
ACTIFS		
IMMOBILISATIONS	72'174'153	68'779'001
Valeur comptable des immobilisations	68'620'489	68'094'999
Compte des immobilisations	160'927'691	155'673'472
Compte des amortissements	- 92'307'202	- 87'578'473
Objets inachevés	3'553'662	684'000
Participations	2	2
FONDS DE ROULEMENT	17'146'318	18'879'229
Approvisionnements en magasin	1'296'801	1'431'311
Actif transitoire	40'101	33'486
Débiteurs	2'407'953	1'831'745
Valeur en portefeuille et prêts	744'696	917'153
Espèces, avoir CCP et banques	12'656'767	14'665'534
TOTAL DES ACTIFS	89'320'471	87'658'230
PASSIFS		
CAPITAUX PROPRES	12'404'673	12'056'160
Capital social	6'814'410	6'014'010
Réserve pour pertes ultérieures (selon art. 64 LCF)	1'373'522	1'239'355
Autres réserves	4'216'741	4'802'795
CAPITAL ETRANGER	76'915'798	75'602'070
ENGAGEMENTS A MOYEN ET LONG TERME	20'992'295	20'580'938
Provisions	1'665'295	1'003'938
Dettes financières	19'327'000	19'577'000
ENGAGEMENTS A COURT TERME	4'301'149	2'801'282
Autres postes du passif	755'281	820'226
Créanciers	3'545'868	1'981'056
CONTRIBUTION D'INVESTISSEMENT DES POUVOIRS PUBLICS	51'622'354	52'219'850
Confédération	19'564'765	20'162'261
Canton de Neuchâtel	32'057'589	32'057'589
TOTAL DES PASSIFS	89'320'471	87'658'230

Décompte final des mesures d'aides techniques

La loi fédérale sur les chemins de fer du 20 décembre 1957 (LCdF) prévoit, à l'article 56, que la Confédération peut accorder des contributions aux entreprises de

chemins de fer concessionnaires en vue de leur permettre d'établir ou de compléter des installations ou d'acquérir des véhicules.

Nous publions ci-après le décompte final de la 1ère convention relative à la construc-

tion du dépôt ferroviaire de La Piassetta. Ce décompte a été soumis à l'Office fédéral des transports qui l'a accepté en date du 20 mai 2005.

CONVENTION TRN N° 1

du 23.2.2001 (selon les articles 56 / 57 / 59 LCdF)

Décompte final du 30 avril 2005	Participation Confédération et cantons en%	Total Prêts + Contributions + Fonds propres (1=2+3+4+5)	Prêts		Contributions à fonds perdu (4)	Propre financement (5)
			remboursables (2)	Conditionnellement remboursables (3)		
ORIGINE DES FONDS						
Confédération	38.00%	1'900'000.00	1'900'000.00			
Canton NE	62.00%	3'100'000.00	3'100'000.00			
Canton	0.00%	-				
Total selon Vb. n°	100.00%	5'000'000.00	5'000'000.00	-	-	
Fonds propres ETC		6'913'867.65				6'913'867.65
Tiers		-				
Intérêts (Provisions compte n° 22220)		14'665.21			14'665.21	
Fonds à disposition		11'928'532.86	5'000'000.00	-	14'665.21	6'913'867.65

Décompte final du 30 avril 2005	Financement Art. 56 / 57 / 59 LCdF							Propre financement		
	Coûts budgétés (6)	Coûts globaux (12+15=7)	Activat. part Install.Stock (8)	Activation Install.Stock (9)	Compte d'amortissement (10)	Compte de résultats (11)	Total (8+9+10 +11= 12) (12)	Activation Install.Stock (13)	Compte de résultats (14)	Total (13+14= 15) (15)
AFFECTATION DES FONDS										
Dépôt-atelier	9'500'000.00	9'875'149.41	-	4'269'000.00		1'244.50	4'270'244.50	5'035'000.00	569'904.91	5'604'904.91
Accès au dépôt (pont, voies, caténaïres, IS)	2'000'000.00	2'053'383.45	440'000.00	291'000.00	10'800.00	2'620.71	744'420.71	1'124'200.00	184'762.74	1'308'962.74
Crédits complémentaires		-								
Total Fonds investis	11'500'000.00	11'928'532.86	440'000.00	4'560'000.00	10'800.00	3'865.21	5'014'665.21	6'159'200.00	754'667.65	6'913'867.65

Décompte final du 30 avril 2005

ECARTS

Ecart budgétaire	428'532.86	3.7%
Affectation des fonds*		0.00

IL RESTE ENCORE UNE AUTRE CONVENTION ACTUELLEMENT EN SUSPENS :

6ème convention RVT du 10 octobre 1990

Depuis sa création, elle a participé à différents travaux tels que la construction du

dépôt d'autobus de Fleurier, la correction de la ligne à La Presta et les modifications de l'infrastructure à Môtiers. Le solde financier qui est encore à disposition doit

participer, après renégociation avec les pouvoirs publics, au réaménagement de la gare et des passages à niveau de Fleurier.

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 2005. Les comptes annuels arrêtés au 31 décembre 2005 résultent de la fusion de TRN SA avec TC SA, réalisée au 1^{er} janvier 2005. Les comptes de l'exercice précédent ont été retraités de façon à présenter une situation consolidée comparable. Les états financiers comparatifs n'ont pas été vérifiés par nos soins pour la partie concernant TC SA.

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 2004 un taux de couverture de 71,37% (basé sur un taux technique de 3% valable dès le 1^{er} janvier 2006). La part du défaut de couverture au 31 décembre 2005 sera communiquée ultérieurement. Comme la fondation de prévoyance a passé au 1^{er} janvier 2006 du système en primauté des prestations au système en primauté des cotisations, l'insuffisance de couverture pourrait engendrer un engagement de l'ordre de CHF 16 millions.

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 d'une part les dispositions de l'acte de fondation excluent une responsabilité des sociétés affiliées pour les engagements de la caisse de pensions et d'autre part il n'est pas impossible que ce découvert soit pris en charge par les pouvoirs publics ou par les résultats futurs.

Nous relevons que les comptes de l'exercice 2005 ont été approuvés sans réserve, le 4 mai 2006, 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 8 mai 2006

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	2005	2004
Valeur d'assurance casco des véhicules ferroviaires	48'997'696	59'776'062
Valeurs d'assurance-incendie des immobilisations corporelles :		
Choses	13'000'000	11'000'000
Véhicules ferroviaires	40'200'000	43'600'000
Véhicules routiers	24'270'000	23'245'000
Immeubles	49'106'200	48'369'200
Dettes envers les institutions de prévoyance professionnelle :		
ASCOOP	156'643.50	0
Prélèvement sur les réserves :		
Installations de sécurité à Couvet	100'000	0
Remplacement des vélos en location	7'000	0

Le taux de couverture des prestations de la Caisse de pensions ASCOOP était au 31 décembre 2004 de 76,5% pour un taux technique de 4,5%. La part du défaut de couverture qui revenait à TRN SA s'élevait à CHF 12'620'841.--. Au 31 décembre 2005, cette part n'a pas encore été confirmée par l'ASCOOP

NOMINATIONS STATUTAIRES

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 2005.
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 136'303.27 conformément aux articles 64 et 65 LCdF et dans les autres réserves CHF 16'475.70 correspondant aux activités libres.
4. L'assemblée générale des actionnaires accepte de prélever CHF 2'136.-- sur les réserves pour pertes ultérieures constituées à cet effet.
5. L'assemblée générale des actionnaires accepte de prélever sur les réserves les sommes suivantes :
 - CHF 100'000.-- en 2005
pour financer les installations de sécurité de la gare de Couvet,
 - CHF 7'000.-- en 2005
pour financer le remplacement des vélos en location,
 - CHF 1'300'000.-- en 2006
pour réduire la sous-couverture de la caisse de pensions ASCOOP,
 - CHF 950'000.-- en 2006
pour financer la nouvelle rame ferroviaire FLIRT

La Chaux-de-Fonds, le 2 mai 2006

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

