

**OVERZICHT VAN DE STATIONS GEEXPLOITEERD DOOR NMBS HOLDING  
APERÇU DES GARES EXPLOITEES PAR LA SNCB HOLDING**

<b>NUMMER TOP 100 "2003" / NUMERO TOP 100 "2003"</b>	<b>STATIONSNAAM/ NOM DE LA GARE</b>
1	BRUSSEL-CENTRAAL / BRUXELLES-CENTRAL
2	GENT-SINT-PIETERS
3	BRUSSEL-ZUID / BRUXELLES-MIDI
4	BRUSSEL-NOORD / BRUXELLES-NORD
5	ANTWERPEN-BERCHEM
6	LEUVEN
7	ANTWERPEN-CENTRAAL
8	MECHELEN
9	BRUGGE
10	NAMUR
11	OTTIGNIES
12 + 62	LIÈGE-GUILLEMINS + LIÈGE-PALAIS
13	KORTRIJK
14	CHARLEROI-SUD
15	DENDERLEEUV
16	AALST
17	MONS
18	BRUSSEL-SCHUMAN / BRUXELLES-SCHUMAN
19	ZOTTEGEM
20	ST-NIKLAAS
21	BRUSSEL-LUXEMBURG / BRUXELLES-LUXEMBOURG
22	TOURNAI
23	DENDERMONDE
24	OOSTENDE
25	GEMBLOUX
26	BRAINE-L'ALLEUD
27	VILVOORDE
28	GENT-DAMPOORT
29	ATH
30	HASSELT
31	ETTERBEEK
32	BRUSSEL-NAT-LUCHTHAVEN / BRUXELLES-NAT.- AEROPORT
33	NIVELLES
51 + 52	LIBRAMONT + ARLON
	BRUSSEL-CONGRES / BRUXELLES-CONGRES

Annexe 2

Liste des gares et PANG exploités par SNCB	Voyageurs montés (moyenne 1999-2003)					
	N67	R6	R7	Instappende reizigers per week	Categ,	TOP
LIER	4797	1339	1294	26620	B	28
LOUVAIN-LA-NEUVE-UNIV.	4471	1309	1060	24722	B	31
VERVIERS-CENTRAL	3910	2317	2368	24237	B	32
LOKEREN	3778	1479	1282	21649	B	36
BRAINE-LE-COMTE	3665	1385	1208	20917	B	37
ENGHIEN/EDINGEN	3744	707	619	20047	B	39
OUDENAARDE	3639	674	759	19630	C	40
HALLE	3534	705	568	18941	C	41
SCHAARBEEK	2789	2465	2426	18838	C	42
TIENEN	3176	1046	764	17689	C	43
AARSCHOT	3173	786	711	17363	C	44
LICHTERVELDE	2947	806	993	16534	C	45
LANDEN	2732	1401	1344	16406	C	46
ROESELARE	2675	1020	1472	15865	C	47
TORHOUT	2545	736	736	14196	C	48
GERAARDSBERGEN	2617	515	437	14037	C	50
HERENTALS	2397	919	925	13828	C	51
SOIGNIES	2539	574	470	13740	C	52
LA LOUVIERE-SUD	2301	608	525	12637	C	56
TUBIZE	2311	632	399	12588	C	57
ST-TRUIDEN	2062	855	1073	12239	C	58
WAREMME	2261	522	306	12131	C	59
DEINZE	2082	559	493	11464	C	60
ST-GHISLAIN	2078	563	480	11435	C	61

WETTEREN	2043	657	491	11362	C	62
LIEDEKERKE	2126	320	213	11165	C	63
JETTE	1997	630	453	11069	C	64
MOUSCRON/MOESKROEN	1920	590	871	11063	C	65
LUTTRE	1920	388	302	10291	C	66
MOL	1661	811	1076	10190	C	67
HUY	1807	521	521	10079	C	68
CINEY	1752	589	647	9997	C	69
TAMINES	1819	354	282	9729	C	70
DIEST	1737	418	490	9591	C	71
WATERLOO	1755	478	287	9540	C	72
DINANT	1545	779	1012	9513	C	73
LA LOUVIERE CENTRE	1686	444	333	9207	C	74
LEUZE	1661	372	400	9078	C	75
WAREGEM	1585	463	634	9024	C	76
LEDE	1556	391	256	8425	C	77
GEEL	1432	522	495	8177	C	78
AALTER	1477	409	374	8169	C	79
IEPER	1296	579	1000	8060	C	80
MECHELEN-NEKKERSPOEL	1460	379	259	7940	C	81
ST-GEN-RODE/RHODE-ST-GEN	1472	304	184	7845	C	82
KNOKKE	1077	979	1377	7743	C	83
RIXENSART	1419	383	231	7708	C	84
WAVRE	1385	405	262	7593	C	85
TURNHOUT	1237	597	759	7541	C	86
MARLOIE	1216	496	842	7417	C	87
GENVAL	1360	329	254	7382	C	88
DE PINTE	1364	298	247	7364	C	89
HEIST-OP-DEN-BERG	1193	473	437	6873	C	90
LA HULPE	1264	310	231	6863	C	91

BRU. CHAP./KAP.	1370	0	0	6848	C	92
PUURS	1244	203	195	6615	C	93
LIEGE-JONFOSSE	1221	264	151	6522	C	94
IZEGEM	1054	475	581	6325	C	95
ANDENNE	1118	373	284	6246	C	96
BURST	1202	107	92	6209	C	97
NINOVE	1146	265	182	6175	C	98
OPWIJK	1153	197	155	6117	C	99
MARCHIENNE-AU-PONT	1087	326	349	6109	C	100
GENK	855	691	1117	6081	C	101
ANS	1123	184	149	5946	C	102
WELKENRAEDT	1001	481	424	5911	C	103
CHATELET	1077	276	209	5868	C	104
TERNAT	1086	206	165	5799	C	105
KONTICH	1060	258	227	5782	C	106
JEMELLE	952	362	622	5743	C	107
ZELE	1029	277	197	5621	C	108
PEPINSTER	1030	222	195	5565	C	109
TIELT	933	316	503	5486	C	110
ANTWERPEN-ZUID	1067	33	27	5395	C	111
BOCKSTAEL	1036	100	76	5358	C	112
ZAVENTEM	973	287	170	5321	C	113
UCCLE/UKKEL-CALEVOET	975	214	169	5256	C	114
ESSEN	941	276	246	5227	C	115
BLANKENBERGE	770	566	660	5074	C	116
MERELBEKE	941	147	120	4970	DI	117
ASSE	903	156	152	4821	DI	118
BEERNEM	864	267	230	4816	DI	119
MENEN	791	323	408	4687	DI	120
JURBISE	849	230	194	4670	DI	121

MERODE	934	0	0	4668	DI	122
HARELBEKE	795	218	341	4532	DI	123
DUFFEL	811	275	178	4507	DI	124
MARBEHAN	693	301	689	4452	DI	125
JAMBES	798	215	212	4416	DI	126
EREMBODEGEM	828	146	99	4386	DI	127
KAPellen	769	224	204	4272	DI	128
DILBEEK	811	104	95	4254	DI	129
RONSE/RENAIX	757	205	209	4197	DI	130
HERZELE	781	103	97	4105	DI	131
LESSINES	755	171	139	4085	DI	132
EKLO	734	154	170	3996	DI	133
BOITSFORT/BOSVOORDE	738	113	70	3872	DI	134
AUVELAIS	690	232	181	3862	DI	135
QUIEVRAIN	712	154	129	3842	DI	136
ST-KATELIJNE-WAVER	701	150	90	3747	DI	137
MERCHTEM	697	82	80	3647	DI	138
WERVIK	628	212	269	3621	DI	139
HERSTAL	616	237	225	3543	DI	140
HEIDE	628	204	192	3535	DI	141
BORNEM	609	220	196	3462	DI	142
TONGEREN	567	240	312	3386	DI	143
HERSEAUX	612	114	206	3378	DI	144
DIKSMUIDE	535	239	462	3377	DI	145
KALMTHOUT	612	140	159	3360	DI	146
ECAUSSINNES	613	149	112	3327	DI	147
VISE	559	285	242	3323	DI	148
ST-JOB	663	0	0	3317	DI	149
PERUWELZ	586	190	160	3280	DI	150
SILLY	609	104	113	3264	DI	151

HAALTERT	630	57	54	3260	DI	152
LONDERZEEL	574	170	176	3216	DI	153
BINCHE	550	215	184	3147	DI	154
BEVEREN	528	228	243	3111	DI	155
HOVE	551	161	146	3063	DI	156
BLATON	549	155	141	3040	DI	157
EDE	592	0	0	2958	DI	158
DE PANNE	352	535	661	2956	DI	159
BUGGENHOUT	529	156	148	2951	DI	160
BOONDAEL/BOONDAAL	589	0	0	2947	DI	161
DIEGEM	554	101	67	2940	DI	162
YVOIR	484	222	210	2850	DI	163
WILLEBROEK	496	193	178	2850	DI	164
SPA	488	184	223	2847	DI	165
MANAGE	552	51	38	2847	DI	166
KORTEMARK	487	126	277	2840	DI	167
ANGLEUR	527	117	77	2828	DI	168
VEURNE	432	212	452	2825	DI	169
LINKEBEEK	516	133	81	2792	DI	170
FLEMALLE-HAUTE	502	123	94	2725	DI	171
JEMEPPE-SUR-SAMBRE	497	139	101	2724	DI	172
QUAREGNON	480	172	119	2693	DI	173
MELLE	496	102	67	2650	DI	174
BILZEN	419	225	312	2631	DI	175
BORDET	526	0	0	2631	DI	176
HEIST	420	234	280	2612	DI	177
POPERINGE	394	171	387	2529	DI	178
ST-AG.-BERCHEM	470	92	77	2520	DI	179
MORTSEL-OUDE-GOD	455	135	101	2510	DI	180
NEERPELT	352	268	429	2457	DII	181

TEMSE	437	137	131	2455	DII	182
HEVERLEE	464	62	63	2444	DII	183
LILLOIS	448	122	62	2423	DII	184
EKEREN	444	101	97	2417	DII	185
JEMAPPES	434	137	111	2416	DII	186
LANDEGEM	440	104	97	2401	DII	187
VIANE-MOERBEKE	466	40	27	2397	DII	188
FLEURUS	444	101	68	2387	DII	189
LEBBEKE	459	41	41	2375	DII	190
DELTA	473	0	0	2367	DII	191
KAPELLE-OP-DEN-BOS	427	106	111	2351	DII	192
BERTRIX	395	135	213	2323	DII	193
TIELEN	403	135	155	2303	DII	194
COMINES/KOMEN	363	148	287	2248	DII	195
GAVERE-ASPER	417	64	56	2207	DII	196
SCHELLEBELLE	409	81	61	2188	DII	197
HAACHT	376	167	138	2185	DII	198
EPPEGEM	408	81	46	2166	DII	199
INGELMUNSTER	399	95	73	2164	DII	200
FRAMERIES	431	4	3	2160	DII	201
STATTE	392	103	98	2159	DII	202
WEVELGEM	372	120	164	2142	DII	203
LOMMEL	328	214	282	2137	DII	204
MONT-SAINT-GUIBERT	402	71	52	2134	DII	205
CHASTRE	398	84	57	2132	DII	206
GODINNE	363	143	153	2113	DII	207
MALDEREN	379	91	96	2084	DII	208
EUPEN	306	265	265	2061	DII	209
LIERDE	387	58	48	2040	DII	210
GROENENDAAL	369	106	83	2034	DII	211

ZEDELGEM	374	80	83	2030	DII	212
WEERDE	379	75	58	2027	DII	213
DRONGEN	380	60	54	2016	DII	214
COURT-SAINT-ETIENNE	384	43	40	2001	DII	215
KOKSIJDE	292	118	408	1987	DII	216
MUNKZWALM	373	62	49	1976	DII	217
KORTENBERG	365	67	53	1947	DII	218
ERQUELINNES	354	63	54	1889	DII	219
GALMAARDEN	365	32	21	1879	DII	220
KIEWIT	316	74	197	1853	DII	221
MOENSBERG	366	0	0	1830	DII	222
MARCHE-EN-FAMENNE	326	77	117	1825	DII	223
NIJLEN	310	150	121	1823	DII	224
WALCOURT	336	70	57	1806	DII	225
SCHELDEWINDEKE	338	73	42	1806	DII	226
BOUSSU	327	68	81	1782	DII	227
EVERE	356	0	0	1781	DII	228
LEOPOLDSBURG	300	136	137	1773	DII	229
LUSTIN	297	117	137	1741	DII	230
NESSONVAUX	312	108	68	1735	DII	231
GERONSTERE	305	120	85	1729	DII	232
GROOT-BIJGAARDEN	325	53	42	1718	DII	233
MEISER	344	0	0	1718	DII	234
LEMBEEK	309	90	71	1708	DII	235
ZINGEM	320	58	45	1705	DII	236
GENTBRUGGE	335	17	12	1702	DII	237
WEZEMAAL	335	14	8	1699	DII	238
OLEN	284	132	132	1683	DII	239
THUIN	305	77	74	1676	DII	240
HERNE	325	21	15	1663	DII	241

RUISBROEK	305	78	56	1658	DII	242
EKE-NAZARETH	315	48	32	1657	DII	243
PHILIPPEVILLE	311	36	51	1640	DII	244
HANSBEKE	289	86	61	1592	DII	245
ZEEBRUGGE-DORP	308	19	18	1575	DII	246
TOLLEMBEEK	303	25	18	1559	DII	247
LIMAL	288	69	36	1545	DII	248
FRANCHIMONT	295	40	30	1545	DII	249
ALKEN	308	0	0	1540	DII	250
TESTELT	295	29	36	1539	DII	251
LIERS	234	173	182	1524	DII	252
BIERGES-SIX FLAGS	145	408	377	1510	DII	253
ZWIJNDRECHT	286	42	33	1507	DII	254
EINE	280	55	49	1503	DII	255
ST-MARTENS-BODEGEM	279	59	46	1501	DII	256
FOREST-EST/VORST-OOST	260	103	77	1478	DII	257
BOORTMEERBEEK	264	78	80	1476	DII	258
BALEGEM-DORP	278	49	34	1474	DII	259
HUIZINGEN	294	0	0	1471	DII	260
PONT-DE-SERAING	285	28	15	1469	DII	261
HEIZIJDE	284	23	18	1464	DII	262
VIELSALM	228	123	190	1454	DII	263
MORTSEL	278	28	29	1449	DII	264
COUVIN	239	77	170	1442	DII	265
AMAY	263	76	49	1441	DII	266
BERLAAR	252	76	100	1436	DII	267
BASSE-WAVRE	274	35	27	1433	DII	268
VERVIERS-PALAIS	273	48	22	1433	DII	269
BARVAUX	234	110	152	1433	DII	270
MORLANWELZ	263	41	27	1382	DII	271

SCHOONAARDE	247	66	76	1379	DII	272
BOUWEL	238	86	72	1350	DII	273
SINAAI	249	53	46	1341	DII	274
MOUSTIER	248	57	33	1332	DII	275
ZICHEM	247	39	52	1328	DII	276
ANTOING	231	79	89	1324	DII	277
LOBBES	245	44	50	1319	DII	278
DE HOEK	219	140	76	1313	DII	279
ZELLIK	252	27	24	1312	DII	280
VILLERS-LA-VILLE	244	47	34	1302	DII	281
BEGIJNENDIJK	238	51	51	1293	DII	282
COURCELLES-MOTTE	246	29	23	1283	DII	283
ESSENE-LOMBEEK	242	35	34	1281	DII	284
MORTSEL-DEURNESTEENWEG	232	63	50	1273	DII	285
APPELTERRE	236	52	38	1269	DII	286
HERENT	240	26	28	1254	DII	287
UCCLE/UKKEL-STALLE	225	69	57	1252	DII	288
VERTRIJK	233	46	36	1248	DII	289
CHENEE	233	43	33	1243	DII	290
BOECHOUT	216	74	86	1240	DII	291
BOOM	244	0	0	1218	DII	292
TILLY	230	35	28	1212	DII	293
WESPELAAR-TILDONK	242	0	0	1211	DII	294
LOT	223	57	39	1210	DII	295
ANTWERPEN-DAM	225	43	40	1209	DII	296
WILDERT	198	92	118	1200	DII	297
THULIN	221	45	45	1197	DII	298
ANZEGEM	238	0	0	1191	DII	299
BEAURAING	192	82	149	1191	DII	300
WIJGMAAL	236	0	0	1178	DII	301

MARIA-AALTER	212	65	53	1178	DII	302
OKEGEM	217	50	34	1170	DII	303
IDEGEM	220	42	24	1167	DII	304
BRUGELETTE	218	37	29	1158	DII	305
KESSEL	196	91	67	1138	DII	306
ST-JORIS-WEERT	199	52	91	1137	DII	307
SCHENDELBEKE	208	51	31	1123	DII	308
RHISNES	214	28	21	1121	DII	309
MOLLEM	216	23	16	1121	DII	310
THEUX	192	94	63	1117	DII	311
BOOISCHOT	198	64	50	1105	DII	312
BOMAL	186	61	105	1096	DII	313
BELLEM	197	58	50	1095	DII	314
BEERSEL	218	0	0	1092	DII	315
SLEIDINGE	205	31	34	1091	DII	316
ZANDBERGEN	203	39	31	1087	DII	317
AYWAILLE	181	94	80	1080	DII	318
MUIZEN	197	30	51	1067	DII	319
ENGIS	199	39	30	1062	DII	320
VELTEM	204	24	19	1062	DII	321
PONT-A-CELLES	201	31	18	1056	DII	322
HAREN	209	0	0	1043	DII	323
VICHTE	208	0	0	1039	DII	324
BUIZINGEN	185	70	42	1037	DII	325
TROIS-PONTS	151	117	165	1037	DII	326
FROYENNES	202	0	0	1011	DII	327
WATERMAEL/WATERMAAL	177	72	54	1010	DII	328
ANTWERPEN-OOST	187	41	33	1007	DII	329
DIEPENBEEK	171	66	84	1006	DII	330
LENS	192	24	19	1003	DII	331

DOLHAIN-GILEPPE	188	32	27	999	DII	332
FARCIENNES	186	37	23	989	DII	333
ROUX	189	25	16	985	DII	334
WAARSCHOOT	183	36	35	984	DII	335
BRACQUEGNIES	186	28	18	978	DII	336
COURRIERE	182	41	27	976	DII	337
FOREST-MIDI/VORST-ZUID	188	24	13	976	DII	338
GOUVY	160	64	105	969	DII	339
FORCHIES	181	36	29	968	DII	340
BERZEE	180	30	20	952	DII	341
VIRTON	162	63	75	947	DII	342
MARIEMBOURG	165	54	64	945	DII	343
MILMORT	171	47	38	941	DII	344
HEUSDEN	159	58	85	939	DII	345
MELREUX-HOTTON	150	64	118	933	DII	346
BELSELE	173	36	28	930	DII	347
DUINBERGEN	140	76	146	923	DII	348
ST-DENIJS-BOEKEL	185	0	0	923	DII	349
QUEVY	183	4	3	922	DII	350
CHATEAU-DE-SEILLES	177	22	12	919	DII	351
FRANIERE	169	42	26	915	DII	352
POULSEUR	156	72	56	906	DII	353
ACREN	168	37	20	899	DII	354
HAININ	165	34	35	897	DII	355
SCHULEN	164	26	51	897	DII	356
ST-DENIS-BOVESSE	172	21	14	893	DII	357
HENNUYERES	163	45	33	893	DII	358
GODARVILLE	170	24	18	892	DII	359
HAUTE-FLONE	169	22	17	885	DII	360
MELSELE	167	21	26	884	DII	361

SERSKAMP	162	45	25	882	DII	362
HAMOIR	146	66	84	881	DII	363
GONTRODE	164	34	26	881	DII	364
HOELAART	157	58	38	879	DII	365
NEERWINDEN	163	28	24	866	DII	366
GLONS	159	46	25	864	DII	367
LIGNY	161	28	29	863	DII	368
CEROUX-MOUSTY	163	30	16	862	DII	369
OOSTKAMP	150	50	51	851	DII	370
NANINNE	157	42	20	848	DII	371
LONZEE	161	27	16	848	DII	372
BLANMONT	160	21	17	840	DII	373
WONDELGEM	158	24	24	839	DII	374
FRAIPONT	153	41	27	834	DII	375
WICHELEN	165	0	0	823	DII	376
HOLLEKEN	139	80	47	820	DII	377
REMICOURT	157	18	15	819	DII	378
GOUY-LEZ-PIETON	155	22	17	815	DII	379
ASSESE	150	33	29	812	DII	380
GEDINNE	128	50	119	810	DII	381
FLOREFFE	152	27	23	809	DII	382
CARNIERES	152	29	19	807	DII	383
KIJKUIT	134	61	71	803	DII	384
PROFONDSART	144	44	34	797	DII	385
BISSEGEM	135	46	75	793	DII	386
HOBOKEN-POLDER	158	0	0	792	DII	387
RIVAGE	134	47	72	790	DII	388
OVERPELT	125	62	103	787	DII	389
NATOYE	142	33	37	783	DII	390
NEUFCHATEAU	149	16	19	779	DII	391

GENLY	154	1	0	773	DII	392
LEVAL	139	44	30	770	DII	393
LA ROCHE	143	30	22	768	DII	394
EZEMAAL	144	23	17	760	DII	395
PIETON	140	32	24	758	DII	396
FEXHE-LE-HT-CLOCHER	145	18	15	756	DII	397
HEVER	149	0	0	746	DII	398
FLORENVILLE	117	50	110	746	DII	399
ST-MARIABURG	128	46	55	741	DII	400
MARCHE-LEZ-ECAUSSINNES	148	0	0	740	DII	401
AMPSIN	134	37	32	737	DII	402
ESNEUX	126	59	44	735	DII	403
OUDEGEM	147	0	0	735	DII	404
MELKOUWEN	132	38	38	733	DII	405
MOORTSELE	136	30	23	732	DII	406
BALEN	127	40	55	728	DII	407
LANGDORP	137	15	15	716	DII	408
BEUZET	137	21	9	713	DII	409
JUSLENVILLE	121	47	46	701	DII	410
NIEUWKERKEN-WAAS	134	14	13	697	DIII	411
TROOZ	127	26	23	684	DIII	412
TERHAGEN	137	0	0	683	DIII	413
NAMECHE	126	29	20	678	DIII	414
ST-GILLIS	130	10	9	667	DIII	415
HOURAING	120	35	28	664	DIII	416
ERPS-KWERPS	122	21	21	653	DIII	417
SOLRE-SUR-SAMBRE	117	33	36	653	DIII	418
LISSEWEGE	117	29	27	640	DIII	419
NOSSEGEM	119	24	19	639	DIII	420
BUDA	127	0	0	637	DIII	421

IDDERGEM	116	40	19	637	DIII	422
BRESSOUX	107	61	39	637	DIII	423
PECROT	115	32	24	634	DIII	424
JEMEPPE-SUR-MEUSE	115	28	20	625	DIII	425
THIEU	120	15	9	623	DIII	426
JAMBES-EST	118	23	9	620	DIII	427
LOUD-HEVERLEE	114	26	20	616	DIII	428
FAUX	116	21	13	615	DIII	429
HILLEGEM	119	0	0	596	DIII	430
FONTAINE-VALMONT	107	27	22	586	DIII	431
BAASRODE-ZUID	117	0	0	585	DIII	432
BIERSET-AWANS	112	14	7	580	DIII	433
HAREN-ZUID/SUD	109	14	15	575	DIII	434
NIEL	115	0	0	574	DIII	435
CHARLEROI-OUEST	104	23	24	569	DIII	436
RONET	110	13	8	568	DIII	437
HEMIKSEM	113	0	0	566	DIII	438
FLEMALLE-GRANDE	105	23	15	565	DIII	439
SART-BERNARD	105	19	13	557	DIII	440
LABUISSIERE	100	24	19	545	DIII	441
MAFFLE	107	6	4	543	DIII	442
HAVERSIN	102	12	21	542	DIII	443
KWATRECHT	97	27	20	532	DIII	444
OBAIX-BUZET	106	0	0	532	DIII	445
ANTWERPEN-NOORDERDOKKEN	98	25	16	529	DIII	446
NIMY	101	13	7	525	DIII	447
TILFF	92	31	29	522	DIII	448
HOUYET	83	43	49	508	DIII	449
CAMBRON-CASTEAU	88	31	24	497	DIII	450
LANDELIES	92	21	18	497	DIII	451

BOKRIJK	69	43	98	488	DIII	452
BERINGEN	81	30	41	476	DIII	453
LEMAN	95	0	0	473	DIII	454
PAPIGNIES	89	15	12	472	DIII	455
COMBLAIN-LA-TOUR	79	32	31	457	DIII	456
EICHEM	86	15	11	454	DIII	457
GRUPONT	85	10	14	450	DIII	458
GRAIDE	69	30	73	449	DIII	459
PEPINSTER-CITE	81	24	20	448	DIII	460
GASTUCHE	80	29	19	447	DIII	461
HAVRE	85	12	10	445	DIII	462
ANSEREMME	65	43	59	425	DIII	463
ERBISOEUL	79	13	11	417	DIII	464
MOMALLE	79	10	9	415	DIII	466
RUISBR.-SAUVEGARDE	82	0	0	409	DIII	467
HAMBOS	81	0	0	405	DIII	468
VOROUX	80	0	0	399	DIII	469
ARCHENNES	70	29	15	396	DIII	470
ERQUELINNES-VILLAGE	73	18	13	394	DIII	471
NEUFVILLES	79	0	0	393	DIII	472
HAM-SUR-HEURE	71	19	14	388	DIII	473
LUCHTBAL	61	44	33	383	DIII	474
ERPE-MERE	77	0	0	383	DIII	475
WELLE	76	0	0	378	DIII	476
BRUGGE-SINT-PIETERS	72	8	8	375	DIII	477
HOFSTADE	75	0	0	375	DIII	478
SCLAIGNEAUX	73	4	2	370	DIII	479
COUR-SUR-HEURE	68	14	13	369	DIII	480
ERNAGE	68	14	8	362	DIII	481
FLORIVAL	66	21	13	362	DIII	482

BALEGEM-ZUID	68	0	0	338	DIII	483
MEVERGNIES-ATTRE	68	0	0	338	DIII	484
LODELINSART	63	13	11	337	DIII	485
MAZY	66	0	0	331	DIII	486
YVES-GOMEZEE	58	14	13	319	DIII	487
PALISEUL	50	21	38	307	DIII	488
FAMILLEUREUX	61	0	0	304	DIII	489
BAS-OHA	54	13	13	297	DIII	490
REBAIX	55	9	6	292	DIII	491
FLAWINNE	55	10	8	292	DIII	492
AYE	58	1	2	290	DIII	493
AISEAU	54	14	7	290	DIII	494
HONY	49	18	28	289	DIII	495
MARCHE-LES-DAMES	51	18	14	288	DIII	496
VIVILLE	57	0	0	285	DIII	497
SY	47	17	32	283	DIII	498
BAMBRUGGE	56	0	0	281	DIII	499
JAMIOULX	51	14	9	279	DIII	500
COUILLET	55	0	0	273	DIII	501
SCLESSIN	54	0	0	272	DIII	502
HABAY	50	8	5	263	DIII	503
POIX-SAINT-HUBERT	46	10	15	253	DIII	504
MARCHIENNE-ZONE	44	12	8	241	DIII	505
CARLSBOURG	35	17	36	228	DIII	506
MASNUY-SAINT-PIERRE	45	0	0	226	DIII	507
HARCHIES	45	0	0	225	DIII	508
AALST-KERREBROEK	43	0	0	216	DIII	509
VILLE-POMMEROEUL	42	0	0	209	DIII	510
MERY	41	2	1	207	DIII	511
FORRIERES	40	2	1	201	DIII	512

DAVE-SAINT-MARTIN	33	23	10	200	DIII	513
OBOURG	40	0	0	200	DIII	514
VIJFHUIZEN	39	0	0	197	DIII	515
COO	30	18	25	196	DIII	516
ZWANKENDAMME	35	9	7	190	DIII	517
CHAPELLE-DIEU	38	0	0	188	DIII	518
STOCKEM	35	6	3	183	DIII	519
CHAPOIS	33	1	2	167	DIII	520
CALLENELLE	29	0	0	145	DIII	521
LEIGNON	28	1	1	144	DIII	522
GHLIN	27	0	0	135	DIII	523
BLERET	25	0	0	127	DIII	525
AARSELE	25	0	0	124	DIII	526
GENDRON-CELLES	16	13	20	113	DIII	527
BEIGNEE	20	0	0	102	DIII	528
HOURPES	20	0	0	102	DIII	529
MAUBRAY	20	0	0	102	DIII	530
LANDSKOUTER	20	0	0	98	DIII	531
FLOREE	14	0	0	68	DIII	532
ZEEBRUGGE-STRAND	0	34	24	58	DIII	533
PRY	10	0	0	52	DIII	534

## **ANNEXE 2 bis<sup>(\*)</sup>**

### **LISTE DES GARES À AMÉNAGER SELON LE CONCEPT D'ACCESSIBILITÉ TOTALE**

- Aalst
- Antwerpen Centraal
- Bruxelles-Central
- Bruxelles-Luxembourg
- Bruxelles-Midi
- Bruxelles-National-Aéroport
- Bruxelles-Nord
- Brugge
- Charleroi-Sud
- Etterbeek
- Gent-Dampoort
- Gent-St-Pieters
- Halle
- Leuven
- Liège-Guillemins
- Lokeren
- Louvain-la-Neuve
- Mons
- Namur
- Oostende
- Roeselare
- Sint-Niklaas
- Torhout
- Verviers-Central

---

<sup>(\*)</sup>A.R. 16.11.2006

### Annexe 3

Liste des gares soustraites à l'obligation de maintenir la capacité d'accueil et de l'équipement à un niveau au moins égal à celui constaté le 31.12.2004.

Anzegem	Amay
Appelterre	Assesse
Gavere Asper	Chastre
Heverlee	Court St Etienne
Idegem	Erquennes
Melle	Frameries
Munkzwalm	Gedinne
Testelt	Hamoir
Weerde	Houyet
Zingem	Lillois
Limal	Boitsfort
Manage	Quevy
Naninne	Statte
Philippeville	Thuin
Poulseur	Tilly
	Trois Ponts

Service Staff Stratégie et Développement

## **PLAN D'INVESTISSEMENTS 2004 - 2007**

### **1. Rétroactes - Plan 2001-2012.**

A la suite de la décision du Conseil des Ministres du 14 juillet 2001, la SNCB a finalisé un plan pluriannuel d'investissements couvrant la période 2001-2012.

Pour rappel, les composantes de ce plan d'investissement étaient les suivantes :

<b>Mia €2001</b>	<b>Plan 2001-2012</b>
Maintien de capacité	3,692
Extension de capacité	6,082
dont	
- <i>Extensions classiques</i>	4,303
- <i>Extension RER</i>	1,556
- <i>Marge pour extensions complémentaires</i>	0,222
Matériel roulant	3,996
Accueil voyageurs	0,612
Matériel de production	0,874
TGV	2,477
<b>TOTAL</b>	<b>17,733 Mia €</b>

Compte tenu des décisions intervenues au Conseil des Ministres du 17 octobre 2001, les moyens financiers nécessaires à l'exécution de ce plan d'investissement avaient été déterminés de la manière suivante :

<b>Mia €2001</b>	<b>Financement</b>
Fonds propres	1,745
Financière TGV	1,694
Financement SPF classique	10,084
Fonds RER	1,612
Europe	0,085
Total financement	15,220
<b>Solde à financer</b>	<b>2,513</b>
<b>TOTAL GENERAL</b>	<b>17,733</b>

La description précise des projets d'investissements composant ce plan figure dans le document CA 2002/95 du 29 mars 2002.

## **2. Accord de coopération**

L'accord de coopération conclu entre l'Etat, la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale relatif au plan d'investissement pluriannuel 2001-2012 de la SNCB se trouve dans le document CA 2002/95 précité.

En synthèse, cet accord de coopération :

1. Consacre les accords intervenus entre l'Etat Fédéral et les Régions quant à la nature des projets d'investissements et quant à la répartition régionale des investissements localisables, certains projets et/ou partie de projets échappant à la clé de répartition compte tenu de leurs spécificités : projet d'intérêt national (diabolo), projets transrégionaux (L. 161 et 124) et projets transnationaux et internationaux (L. 162).  
On se reportera à l'annexe à l'accord de coopération pour plus de détails.
2. Prévoit la mise en place d'un comité Exécutif des Ministres de la Mobilité (CEMM) notamment chargé du suivi de la mise en œuvre du plan d'investissement.
3. Prévoit des engagements réciproques des 3 régions quant aux procédures à mener pour l'obtention des autorisations requises pour l'exécution de certains projets d'investissements.
4. Prévoit des mécanismes de pré et cofinancement de certains projets d'investissements par les régions.

## **3. Adaptation du plan 2001-2012**

Compte tenu des moyens financiers prévus par les pouvoirs publics, la réalisation du plan 2001-2012 tel qu'initialement proposé implique une contribution de la SNCB de l'ordre de 4,2 Mia € (fonds propres + solde à financer), soit en moyenne 350 Mio €/an, ce qui est impossible compte tenu de la situation financière de la Société.

C'est la raison pour laquelle, la SNCB a proposé une adaptation de ce plan, adaptation qui intègre à la fois une réévaluation des besoins initiaux compte tenu des contraintes financières et une actualisation de ces besoins en fonction des orientations du plan d'entreprise.

#### **4. Plan 2004-2007**

Suite à la demande de l'autorité de tutelle, la SNCB a procédé à l'adaptation du plan initial 2001-2012 pour la période 2004-2007.

La logique suivie par la SNCB pour élaborer ce plan est la suivante :

- détermination des investissements directement liés à l'exécution du plan d'entreprise :
  - *investissements TGV (achèvement fin 2006)*
  - *investissements en matériel roulant : Voitures M 6 pour trafic intérieur  
Locomotives pour B-Cargo  
Rames TGV*
  - *investissements de rationalisation (cabines de signalisation, ateliers)*
  - *investissements en matière de sécurité (ETCS, GSMR)*
- détermination des investissements de maintien et de modernisation :
  - *maintien de capacité*
  - *accueil des voyageurs*
  - *outils de production (informatique, ateliers, etc. ...)*
- programmation des investissements RER compte tenu de l'évolution attendue des procédures et des prévisions en matière de phasage des travaux
- déduction de l'enveloppe disponible pour les extensions de capacité compte tenu des crédits SPF disponibles et dans le respect de la clé 60/40 (à l'exception des investissements délocalisés)
- limitation des investissements sur fonds propres compte tenu de la situation financière de la Société

#### **5. Préfinancement**

Compte tenu des moyens financiers disponibles sur cette période 2004-2007, il est apparu que l'enveloppe disponible pour les extensions de capacité classique ne permettait pas de débiter avant 2007 les grands projets prévus dans le plan 2001-2012 initial, dont notamment

- les investissements dans les zones portuaires de Zeebrugge et d'Anvers
- les investissements de modernisation des grands axes voyageurs
- les investissements relatifs aux nouvelles infrastructures en wallonie.

C'est sur base de cette constatation qu'un accord est intervenu entre le Gouvernement fédéral et les Gouvernements régionaux qui prévoit la possibilité pour les Régions de préfinancer un certain nombre de projets compte tenu des priorités qu'elles ont formulées.

En vertu de cet accord, les projets préfinancés concerneraient :

- le diabolo ;
- le Liefkenshoektunnel;
- les installations ferroviaires de Zeebrugge;
- des projets wallons (ligne 130 et Bruxelles-Luxembourg notamment);
- des projets à Bruxelles.

La notification approuvée par le Comité de Concertation Etat fédéral/Régions se trouve en annexe 10.

## 6. Présentation générale du plan 2004-2007

En ce qui concerne les sources de financement, les hypothèses suivantes ont été retenues pour l'élaboration de ce plan :

- Crédits SPF : estimés dans le cadre du mécanisme prévu (+ 1 % et + 25 Mio €/an)
- Fonds RER : libérés en fonction de la programmation physique des travaux
- Financière TGV : libérés en fonction de la programmation physique des travaux
- Fonds propres : limités au minimum compte tenu de la situation financière de la SNCB

Le tableau ci-dessous donne une synthèse des différentes composantes du plan 2004-2007 et fournit une première comparaison avec ce que prévoyait le plan initial sur la même période.

Mio €2004	2004-2007 plan 2001-2012	2004-2007 nouveau
Maintien de capacité	1.367	1.206
Extension de capacité	2.033	1.315
dont		
- Extensions classiques (hors préfinancement)	1.236	703
- Extension RER	707	612
- Marge pour extensions complémentaires	90	0
Matériel roulant	1.694	944
Accueil voyageurs	206	379
Matériel de production	319	573
TGV	1.009	1.324
Enveloppe optionnelle 2004 (1)		50
<b>TOTAL Budget</b>	<b>6.627</b>	<b>5.79</b>
Préfinancement	0	624
<b>TOTAL Physique</b> (budget + préfinancement – remboursement)	<b>6.627</b>	<b>6.28</b>

- (1) Compte tenu de l'absence de garantie pour le versement de la contribution SFP prévue pour 2004 (50 Mio €), il a été décidé de maintenir une enveloppe optionnelle correspondante constituée pour 35 Mio € d'une réserve pour 2005 et pour 15 Mio € de projets physiques qui sont détaillés dans le projet de budget pour 2004.

Les moyens de financement pour couvrir ce budget de 5.792 Mio € se répartissent de la manière suivante :

- SPF : 3.513 Mio €
- RER : 716 Mio €
- Fonds propres : 565 Mio €
- Financière TGV : 998 Mio €

En première analyse, on peut formuler les commentaires suivants :

- Hors préfinancement, le montant global 2004-2007 est inférieur de 13 % par rapport au plan initial 2001-2012. Ce pourcentage retombe à 5 % si on incorpore le préfinancement.
- Le maintien de capacité est diminué de 12 %.
- La réduction est sensible au niveau du matériel roulant : - 44 %.
- Les augmentations sont de l'ordre de 80 % pour l'accueil des voyageurs et le matériel de production et sont notamment dues aux orientations retenues dans le cadre du plan d'entreprise.
- L'augmentation pour le projet TGV est de l'ordre de 30 % ; elle est essentiellement due à un retard dans la mise en œuvre des travaux financés par la FIN TGV (tronçons frontaliers vers l'Allemagne et les Pays-Bas).

Ces diverses rubriques sont commentées plus en détail dans les paragraphes qui suivent sur base des annexes suivantes :

- annexe 1 : Tableau général 2004-2007 et comparaison avec 2001-2012
- annexe 2 : Maintien de capacité
- annexe 3 : Accueil voyageurs
- annexe 4 : Extensions de capacité classiques
- annexe 5 : RER
- annexe 6 : Matériel roulant
- annexe 7 : Outils de production
- annexe 8 : TGV
- annexe 9 : Répartition régionale

## **7. Analyse détaillée du plan 2004-2007.**

### **7.1. Maintien de capacité – Annexe 2.**

- a) Les investissements de maintien de capacité recouvrent les projets suivants :
- travaux de voie
  - ouvrages d'art
  - installations électriques haute et basse tension
  - passages à niveau
  - signalisation (concentration cabine notamment)
  - installations de sécurité et de téléphonie
  - ETCS
  - projets liés au TGV (3<sup>ème</sup> et 5<sup>ème</sup> colonne)
- b) Les investissements de maintien de capacité s'élèvent globalement à 1,2 Mia € sur la période 2004-2007, ce qui représente en moyenne 300 Mio €/an. Ce budget représente
- une réduction de  $\pm 12$  % par rapport au plan 2001-2012
  - une augmentation de  $\pm 10$  % par rapport au budget initial 2003
  - une augmentation de  $\pm 5$  % par rapport à l'amendement au budget 2003
- c) Cette réduction par rapport aux prévisions initiales du plan 2001-2012 n'affecte pas les installations de sécurité et s'inscrit dans les objectifs d'optimisation de la politique d'entretien prévus dans le plan d'entreprise :
- expertise renforcée
  - adaptation de la politique d'entretien et de renouvellement aux sollicitations réelles
  - utilisation des nouvelles technologies
  - amélioration de l'outillage.
- d) Cette enveloppe moyenne annuelle de 300 Mio € peut être décomposée de la manière suivante :
- $\pm 30$  % pour les travaux de voie
  - $\pm 20$  % pour la signalisation (concentration cabine)
  - $\pm 10$  % pour les ouvrages d'art
  - $\pm 15$  % pour les PN, la téléphonie et les installations de sécurité
  - $\pm 10$  % pour les travaux connexes au TGV
  - $\pm 10$  % pour les installations haute et basse tension
  - $\pm 5$  % pour le développement de l'ETCS

## **7.2. Accueil voyageurs – Annexe 3.**

- a) Le montant global pour la période 2004-2007 s'élève à 373 Mio € ce qui représente une augmentation de 167 Mio € par rapport au plan 2001-2012 initial, soit + 81 %.
- b) Cette enveloppe se compose de la manière suivante :
- 261 Mio € pour les « grands projets » soit + 80 Mio € ou + 44 %
  - 112 Mio € pour les autres projets soit + 86 Mio € + 344 %

La notion de « grands projets » est considérée au sens large : il s'agit en réalité de projets clairement identifiés pour les gares importantes.

La notion « autres projets » recouvre des investissements relatifs au rehaussement de quais, aux rénovations diverses, aux parkings, etc.....

- c) Par ailleurs une enveloppe de 5,8 Mio € est prévue en 2004 pour effectuer des travaux visant à créer une identité propre à l'opérateur ferroviaire voyageurs. Le problème des budgets à prévoir en 2005, 2006 et 2007 pour cette enveloppe spécifique devra être abordé lors des discussions relatives à la mise en œuvre des nouvelles structures et au partage des responsabilités en matière d'investissements.
- d) Deux projets font l'objet d'un préfinancement à partir de 2005 : ceux des gares de Mons et Charleroi.

### **Commentaire**

L'augmentation des budgets relatifs à l'accueil des voyageurs s'inscrit dans la logique globale du plan d'entreprise.

Le plan d'entreprise de la SNCB vise en effet à offrir à la clientèle un service de qualité basé sur la fréquence, le confort, la vitesse, la fiabilité et la sécurité. L'accueil dans les gares – point de rencontre entre la SNCB et sa clientèle – est une composante essentielle de ce service de qualité. La SNCB a donc entrepris un vaste programme de rénovation et de modernisation des gares qu'elle compte amplifier à l'occasion de la mise en œuvre de son plan d'entreprise.

Quelques chiffres donnent un aperçu général de l'état des gares et de l'importance de celles-ci dans le trafic ferroviaire :

- 33 % datent d'avant 1900
- 15 % ont été construites entre 1900 et 1920
- 11 % entre 1920 et 1940
- 28 % entre 1940 et 1980
- seulement 13% des gares ont moins de 20 ans

Quant au trafic, sur les 260 gares en service, les 80 plus importantes assurent 80 % du trafic, les 15 premières en assurent à elles seules 50 %.

C'est sur base de ces 2 paramètres essentiels que la SNCB propose de répartir les moyens disponibles à la modernisation de l'accueil à la clientèle dans les gares et dans le périmètre intermodal de celles-ci comme précisé ci-avant.

### 7.3. Extension de capacité classique – Annexe 4.

- Le budget affecté aux extensions de capacité classiques sur la période 2004 - 2007 s'élève à 704 Mio €, soit approximativement la moitié de ce qui était initialement prévu dans le plan 2001 – 2012 sur cette période, à savoir 1.326 Mio €.
- Compte tenu des moyens financiers prévus dans le plan 2001 – 2012, il apparaît que **tous les projets** d'extension de capacité envisagés dans le cadre de ce plan ne pourraient être réalisés qu'à l'échéance 2015 – 2016.

- Préfinancement

Compte tenu de ces éléments, le Gouvernement fédéral a conclu un accord avec les Régions afin de permettre le préfinancement par ces dernières des projets d'extension de capacité qu'elles considèrent comme prioritaires. Les projets qui à ce jour sont susceptibles de faire l'objet d'un préfinancement sont les suivants :

- Le Liefkenshoektunnel
- Le diablo
- Les installations du port de Zeebrugge
- La ligne 130 entre Namur et Charleroi
- La ligne 161/162 entre Bruxelles et Luxembourg

#### **Le préfinancement de ces projets n'est envisagé qu'à partir de 2005 <sup>1</sup>.**

- Compte tenu de ce préfinancement, le programme physique des investissements d'extension de capacité se chiffre à 1.172 Mio € :

budget	704 Mio €
+ préfinancement	588 Mio €
- remboursement	120 Mio €
	-----
	<b>1.172 Mio €</b>

- En synthèse, l'ensemble de ces projets d'extension de capacité peuvent se décomposer selon les 3 catégories suivantes :

---

<sup>1</sup> Les projets supplémentaires suivants sont également susceptibles de faire l'objet d'un préfinancement :

- raccordement ferroviaire de l'avant-port de Bruxelles : à déterminer sur base d'une étude à réaliser quant au potentiel de trafic;
- lignes nouvelles en Wallonie ou équivalent (EuroCap-Rail – raccordement Gosselies – dorsale wallonne) : à déterminer en fonction de l'état d'avancement des études relatives à la définition du projet

➤ Projets en cours ou à démarrer à court terme : 124 Mio €

- Il s'agit notamment des projets relatifs à la traversée de Namur, aux installations de Genk Goederen, à la courbe L 35 / 36, etc..
- Les montants correspondants sont supérieurs à ce qui était prévu dans le plan 2001 – 2012, soit 57 Mio €, suite au retard de leur mise en œuvre.
- En règle générale, ces projets seront achevés en 2007

➤ Projets à moyen et long terme : 460 Mio €

- il s'agit de projets de moyenne importance en terme budgétaire (L.21, L.58, Duffel, L.24, etc...) et des projets plus importants à réaliser sur le moyen et long terme (GSMR, 2<sup>ème</sup> accès au port d'Anvers, lignes nouvelles en Wallonie ou équivalent, L. 50 A, Gent St Pieters, L.51A, développement Linker Oever, etc...)
- Les montants correspondants sont légèrement inférieurs à ceux prévus initialement dans le plan 2001-2012 sauf en ce qui concerne le 2ème accès au port d'Anvers (- 225 Mio €) et les lignes nouvelles en Wallonie ou équivalent (- 155 Mio €).

➤ Projets préfinancés<sup>2</sup> : Budget : 120 Mio €  
Physique : 588 Mio €

- il s'agit des projets dont question précédemment dont les échéances de mise en service peuvent être estimées à l'horizon  
2009 pour le Liefkenshoektunnel  
2010 pour le diabololo  
2009 pour Zeebrugge  
2010 pour la ligne 130  
2010 pour la ligne 161-162

• Remarque complémentaire concernant la ligne 161 / 162

Les investissements d'extension de capacité budgétés (via préfinancement) sur l'axe Bruxelles – Luxembourg correspondent à ceux prévus dans le plan initial de la SNCB qui visait à réduire les temps de parcours sur cet axe. Concrètement, ils permettent de relever les vitesses d'entrée et de sortie des gares de Gembloux, Ciney et Jemelle.

Les investissements complémentaires qui permettent de relever la vitesse à 160 km/h conformément au projet initial de la SNCB concernent essentiellement des travaux de renouvellement de voie avec élargissement éventuel de l'entrevoie et rehaussement du plan de roulement ainsi que la rectification de certaines courbes au sud de Namur.

La SNCB doit examiner dans quelle mesure ces investissements sont compatibles avec le projet EuroCap-Rail, projet dont elle étudie la faisabilité sur les plans techniques et financiers.

---

<sup>2</sup> Voir page 10.

En tout état de cause, si le projet EuroCap-Rail est retenu, il conviendra de redéfinir certains projets au sein de l'enveloppe en région wallonne.

- Impact du préfinancement au-delà de 2007

Le préfinancement permet d'accélérer la mise en œuvre des projets correspondants mais il n'est évidemment pas sans conséquence sur les marges qui seront disponibles pour réaliser d'autres projets au-delà de 2007.

Cet impact dépendra des modalités de remboursement des annuités du capital qui doivent encore être discutées avec les pouvoirs régionaux, mais le tableau ci-dessous peut déjà donner une idée des sommes qui devront faire l'objet d'un remboursement

	<b>2004-2007</b>	<b>Au-delà de 2007</b>
Préfinancement	588 Mio €	705
Remboursement des annuités du capital	120 Mio €	1.173

**En tout état de cause, la SNCB ne s'engagera dans la mise en œuvre des travaux correspondants à ces projets préfinancés que lorsque des accords fermes existeront avec les Régions sur ce préfinancement et ses modalités de mise en œuvre.**

#### **7.4. RER – Annexe 5.**

Les budgets prévus pour les différents tronçons du projet RER sont détaillés en annexe 4.

- En ce qui concerne les extensions de capacité prévues entre Bruxelles et Ottignies, Bruxelles et Nivelles et Bruxelles et Denderleeuw, les demandes des autorisations nécessaires ont été introduites par la SNCB dans les délais prévus par l'accord de coopération relatif au plan 2001-2012.

Les procédures sont toujours en cours et les permis de bâtir devraient être délivrés au cours du 2<sup>ème</sup> semestre 2004 de manière telle que les travaux puissent débuter en 2005.

- En ce qui concerne le tronçon Watermael – Schuman – Josaphat, les premiers travaux relatifs au tronçon à ciel ouvert pourraient être entamés début 2004. Par contre, pour ce qui est du tunnel Schuman – Josaphat, un recours a été introduit suite à la délivrance du permis et les travaux ne pourront débuter avant 2005. On peut estimer que le projet enregistre un retard de l'ordre de 2 ans compte tenu notamment de l'évolution des procédures.
- En ce qui concerne la courbe de Nossegem, son achèvement est prévu fin 2005.

## 7.5. Matériel roulant – Annexe 6.

Un montant de 944 Mio € est budgété pour l'acquisition et la modernisation du matériel roulant dont le détail figure en annexe 5.

En synthèse, les orientations suivantes ont été retenues :

- 141 Mio € pour l'acquisition de **8 rames 220 km/h** entre 2004 et 2007 pour assurer les relations :
  - \* Bruxelles – Anvers – Breda
  - \* Bruxelles – Amsterdam
- 123 Mio € pour l'acquisition de **110 voitures M6** complémentaires de 2004 à 2006
- 145 Mio € pour l'acquisition d'une première tranche de **40 locomotives** électriques polycourants en 2005 et 2006 pour les besoins de B-Cargo
- 103 Mio € pour le début de la fourniture du **matériel RER**.

Une procédure de consultation du marché est actuellement en cours dans la perspective de l'acquisition de l'équivalent de 14.400 places pour un montant global de  $\pm$  300 Mio €. La commande effective du matériel devra néanmoins s'envisager dans le cadre des discussions à mener avec les pouvoirs publics quant à la couverture du déficit d'exploitation.

- 97 Mio € pour la **rénovation** (hors climatisation) des automotrices 66/79 et break et des voitures M4
- Divers équipements (dont ETCS et GSM-R.) et transformations.

Le montant programmé entre 2004 et 2007 représente une réduction de 750 Mio € par rapport à ce qui était initialement prévu dans le plan 2001-2012.

Cette différence est essentiellement due :

- au report de l'acquisition d'automotrices quadruples à partir de 2004 (184 Mio €)
- au retard dans l'acquisition du matériel RER (127 Mio €)
- à la non-acquisition de voitures internationales (113 Mio €)
- au report de l'acquisition de rames TGV 300 Km/h (113 Mio €)
- au retard dans l'acquisition de locomotives (70 Mio €)
- à la non-acquisition des autorails complémentaires (80 Mio €)
- à la réduction des budgets prévus pour les rénovations (50 Mio €)

## **7.6. Outils de production – Annexe 7.**

La rubrique « outils de production » regroupe essentiellement les postes suivants :

- les bâtiments de service (ateliers infrastructure et CLI notamment)
- les équipements (engins de la voie notamment)
- les ateliers d'entretien du matériel roulant
- l'informatique

Globalement, le budget s'élève à 573 Mio €, ce qui représente une augmentation de 319 Mio € par rapport aux prévisions figurant dans le plan 2001-2012. Cette augmentation est due aux facteurs suivants :

- Informatique : réactualisation des besoins et intégration dans le budget d'investissements autrefois débudgétisés
- Bâtiments de service : accélération de la construction des CLI dans le cadre du plan d'entreprise
- Ateliers d'entretien du matériel : réactualisation des besoins et début de la construction de 2 nouveaux ateliers dans le cadre du plan d'entreprise

### **7.7. TGV - Annexe 8.**

Le détail des investissements d'infrastructure prévus pour le TGV tronçon par tronçon est fourni en annexe 7.

Il s'agit des investissements à charge de la Financière TGV (TGV pur) et du SPF (TGV mixte).

L'objectif est de terminer le projet TGV, de frontière à frontière fin 2006 (mi 2007 pour le tronçon entre Liège et la frontière allemande).

## **7.8. Répartition régionale – Annexe 9.**

L'accord de coopération conclu dans le cadre du plan 2001-2012 prévoit ce qui suit :

*« Le principe de base est que le financement des investissements, en dehors des investissements réalisés sur le territoire de Bruxelles-Capitale, des investissements en matériel roulant et des projets spécifiques pour lesquels aucune clé n'est applicable, est assuré selon la clé de répartition 60/40, et ce pour chaque année civile entre 2001 et 2012.*

*Les points 3, 4 et 5 ci-après décrivent les projets spécifiques pour lesquels aucune clé n'est applicable.*

### 3. Projets d'intérêt national

*L'infrastructure d'accès à l'aéroport de Bruxelles-National (10 milliards) est placée en dehors de la quote-part de la région flamande.*

### 4. Projets transrégionaux

*Les lignes 161 et 124 sur le territoire flamand et les travaux de modernisation de ces lignes sur le territoire flamand (8,2 mld) sont retirés de la quote-part flamande.*

### 5. Projets transnationaux et internationaux

*La modernisation de la ligne vers Luxembourg est retirée de la quote-part wallonne pour un montant de 6,6 mld. »*

L'annexe 9 donne le détail de la répartition régionale pour les rubriques relatives aux infrastructures classique, au RER et au TGV.

# **ANNEXE 1**

**TABLEAU GENERAL 2004-2007  
COMPARAISON AVEC 2001-2012**

## **ANNEXE 2**

### **MAINTIEN DE CAPACITE**

# **ANNEXE 3**

## **ACCUEIL VOYAGEURS**

## **ANNEXE 4**

# EXTENSIONS DE CAPACITE CLASSIQUES

# **ANNEXE 5**

RER

# **ANNEXE 6**

## **MATERIEL ROULANT**

# **ANNEXE 7**

## **OUTILS DE PRODUCTION**

# **ANNEXE 8**

TGV

# **ANNEXE 9**

## **REPARTITION REGIONALE**

# **ANNEXE 10**

PLAN 2004-2007

COMITE DE CONCERTATION  
ETAT FEDERAL / REGIONS

## Concertation avec les Communautés et les Régions

### IV. Les Chemins de fer

#### 8. La SNCB

Le Comité de Concertation approuve les tableaux qui concilient les priorités de chaque Région avec la faisabilité opérationnelle et les possibilités financières de la SNCB. Après accord de la SNCB et du Gouvernement fédéral, les Régions ont le droit de revoir, en fonction de leurs priorités, l'identification des projets qui font l'objet d'un préfinancement ainsi que le montant des annuités de remboursement en capital assuré par le fédéral. Pour ce faire, deux limites doivent être rencontrées : d'une part, la dotation d'investissement fixée par le contrat de gestion et, d'autre part, la clé 60/40.

Le mécanisme du préfinancement doit s'opérer dans le cadre de l'accord de coopération, étant entendu que, s'il l'on recourt à des tiers non-comptabilisés dans le périmètre « autorités », ceux-ci contracteront les emprunts nécessaires.

L'accord de coopération sera complété par une disposition précisant qu'en cas de préfinancement par des véhicules non fédéraux, la SNCB respectera ses obligations financières et il sera clairement stipulé que la propriété reviendra in fine à la SNCB ou à la filiale de la SNCB qui assure la gestion de l'infrastructure.

Les projets pré-financés concernent : le diabolo, le Liefkenshoektunnel, les installations ferroviaires de Zeebrugge, l'enveloppe de projets wallons et le préfinancement bruxellois. Le premier projet sera assuré par un véhicule financier permettant de faire peser la charge d'endettement sur un tiers non-étatique. Les deuxième et troisième projets seront pré-financés au niveau de l'enveloppe flamande.

Le Gouvernement wallon souhaite pré-financer les projets suivants :

- l'amélioration de l'axe Bruxelles-Luxembourg dans la perspective du projet Eurocap Rail;
- la modernisation de la ligne 130 entre Namur et Charleroi;
- des études de faisabilité et les premières tranches de réalisations d'une nouvelle dorsale wallonne avec en priorité le raccordement de Gosselies au réseau ferroviaire actuel vers Charleroi, d'une part, et vers Bruxelles, d'autre part;
- la politique d'accueil des voyageurs ;
- les investissements liés au développement du trafic marchandises.

La Région bruxelloise préfinancera le raccordement des terminaux containers à Bruxelles.

- S'agissant du RER, l'Etat fédéral confirme son engagement à tout mettre en œuvre afin de libérer les moyens présents dans le fonds budgétaire en fonction de l'avancement physique des travaux. L'accord de coopération sera exécuté selon le tableau en annexe. La technique du pré-financement sera utilisée pour les projets « localisables ». S'agissant du matériel roulant, un groupe de travail composé par les représentants des membres du comité de concertation est chargé de déterminer, d'une part, la quantité et la qualité suffisante à commander par la SNCB pour assumer les besoins opérationnels du RER et, d'autre part, la manière dont le déficit d'exploitation sera couvert.
- Dans le cas où certains projets RER accusent un retard à cause de permis ou de problèmes techniques liés au projet, les moyens correspondant seront utilisés de façon prioritaire pour accélérer d'autres projets RER.
- Dans le cas où certains projets RER accusent un retard à cause de permis ou de problèmes techniques liés aux projets, dans la partie affectée à la Région bruxelloise, les travaux Bruxelles Midi – Schaerbeek seront accélérés selon le même rythme.

# Synthèse par rubrique

[mio €'04]

	2004		2005		2006		2007		Total	
	2001 - 2012	2004 - 2007	2001 - 2012	2004 - 2007	2001 - 2012	2004 - 2007	2001 - 2012	2004 - 2007	2001 - 2012	2004 - 2007
Maintien de capacité	356	307.4	327	307.4	334	287.3	349	304.3	1.367	1.206
Accueil	58	86.3	49.5	99.9	49.3	106.5	49.1	86.1	206	379
Extensions classiques	171	106.3	228	124.2	363	212.6	564	260.2	1.326	703
RER infra	109.8	72.6	137.4	120.5	197.1	198.3	262.7	221.1	707.0	612
Matériel roulant	349	224.2	385	253.8	533	269.4	427	196.5	1.694	944
Train	308	210.0	349	238.2	492	247.0	386	173.0	1.536	868
Wagons	41	14.2	36	15.3	41	22.4	41	23.5	159	75
Outils de production et bâtiments de service	26	34.5	20	43.2	17	35.7	17	52.1	81	166
Bâtiments de service	11	18.0	7	26.7	5	19.2	5	35.6	28	99
Restructuration, équipements	15	16.5	13	16.5	12	16.5	12	16.5	52	66
Ateliers matériel	48	27.1	26	38.9	16	38.8	15	81.2	104	186
Divers	50	58.6	38	54.3	23	54.4	23	54.5	134	222
Informatique	27	48.0	22	43.9	16	43.9	13	43.9	77	180
FM	2	3.9	2	3.1	2	3.1	2	3.1	9	13
Divers	21	6.6	14	7.3	5	7.4	8	7.5	48	29
TGV	559	557.4	332	447.1	108	255.9	10	63.6	1.009	1.324
SPF	153	133.5	83	103.4	16	52.4	2	18.2	254	308
FIN	398	416.4	250	336.9	91	199.5	7	44.5	747	997
FP	8	7.4	5	6.7	2	4.0	0	0.9	15	19
Enveloppe optionnelle		50.2								50
réserve		34.7								35
projets physiques		15.5								15
<b>Total (incl. remboursement préfin)</b>	<b>1.726</b>	<b>1.525</b>	<b>1.544</b>	<b>1.489</b>	<b>1.640</b>	<b>1.459</b>	<b>1.717</b>	<b>1.320</b>	<b>6.627</b>	<b>5.792</b>
Préfinancement				89.9		244.5		289.9		624
<b>Total budget (incl. remboursement préfin)</b>	<b>1.726</b>	<b>1.525</b>	<b>1.544</b>	<b>1.489</b>	<b>1.640</b>	<b>1.459</b>	<b>1.717</b>	<b>1.320</b>	<b>6.627</b>	<b>5.792</b>
<b>Total physique (excl. remboursement préfin)</b>	<b>1.726</b>	<b>1.525</b>	<b>1.544</b>	<b>1.578</b>	<b>1.640</b>	<b>1.650</b>	<b>1.717</b>	<b>1.537</b>	<b>6.627</b>	<b>6.289</b>

## Sources de financement du budget

SPF		885		841		877		910		3.513
FIN		416		337		200		45		997
RER		73		145		222		276		716
FP		150		166		160		89		565

# Rubrique Maintien

[mio €'04]

	2004	2005	2006	2007	Total
<b>Maintien (SPF+FP)</b>	<b>307</b>	<b>307</b>	<b>287</b>	<b>304</b>	<b>1.206</b>
I-1 Investissements d'intérêt général	22	20	18	20	80
I-2 Modernisation des noeuds	51	48	27	28	153
I-3 Modernisation des grands axes	121	128	137	134	520
I-4 Axes complémentaires	34	31	27	41	133
I-5 Voies accessoires	4	4	4	4	15
I-6 Infrastructures marchandises	18	18	17	20	72
I-7 Ouvrages d'art	35	34	34	34	136
I-8 Passages à niveau	11	10	10	10	42
I-9 Installations de sécurité	13	15	12	13	53

	2004	2005	2006	2007
<b>R</b>	<b>249</b>	<b>242</b>	<b>233</b>	<b>241</b>
I-1 Investissements d'intérêt général	10	9	7	9
I-2 Modernisation des noeuds	23	23	20	21
I-3 Modernisation des grands axes	106	105	105	105
I-4 Axes complémentaires	34	30	26	31
I-5 Voies accessoires	4	4	4	4
I-6 Infrastructures marchandises	17	18	17	18
I-7 Ouvrages d'art	35	34	34	34
I-8 Passages à niveau	11	10	10	10
I-9 Installations de sécurité	9	9	9	9

	2	5	24	37
<b>ETCS</b>				
I-1 Investissements d'intérêt général				
I-2 Modernisation des noeuds		2	1	
I-3 Modernisation des grands axes		2	23	26
I-4 Axes complémentaires				9
I-5 Voies accessoires				
I-6 Infrastructures marchandises				2
I-7 Ouvrages d'art				
I-8 Passages à niveau				
I-9 Installations de sécurité	2	1		

	15	17	16	17
<b>TELECOM</b>				
I-1 Investissements d'intérêt général	12	11	11	11
I-2 Modernisation des noeuds	1	1	1	1
I-3 Modernisation des grands axes	0	0	0	0
I-4 Axes complémentaires	0	1	1	1
I-5 Voies accessoires				
I-6 Infrastructures marchandises	0			
I-7 Ouvrages d'art				
I-8 Passages à niveau				
I-9 Installations de sécurité	2	4	3	4

	42	42	14	9
<b>3/5 col</b>				
I-1 Investissements d'intérêt général				
I-2 Modernisation des noeuds (P2/4/6/8)	27	22	5	6
I-3 Modernisation des grands axes	15	20	9	3
I-4 Axes complémentaires				
I-5 Voies accessoires				
I-6 Infrastructures marchandises				
I-7 Ouvrages d'art				
I-8 Passages à niveau				
I-9 Installations de sécurité				

# Rubrique Accueil

[mio €'04]

Légende : plan 2004 - 2007  
plan 2001 - 2012

	2004	2005	2006	2007	Total	>2007
<b>Accueil (hors pré-fin)</b>	<b>86</b>	<b>100</b>	<b>106</b>	<b>86</b>	<b>379</b>	<b>488</b>
	<b>58</b>	<b>50</b>	<b>49</b>	<b>49</b>	<b>206</b>	<b>235</b>
<b>Grands projets</b>	<b>58.0</b>	<b>72.0</b>	<b>81.1</b>	<b>50.2</b>	<b>261.4</b>	<b>206</b>
	53.3	42.5	43.1	41.9	180.9	93
BRUXELLES-MIDI	1.6	2.9			4.5	34
	4.1	4.1	4.1	5.5	17.8	21
BRUXELLES-CENTRAL	1.1	4.4	7.0	7.0	19.5	
	3.9	4.3	1.9		10.1	
BRUXELLES-NORD	1.2	2.6	6.9	2.7	13.5	32
	2.7	2.7	3.0	0.7	9.2	11
BRUXELLES-SCHUMAN						
	0.5	0.6			1.0	
BRUXELLES-LUXEMBOURG	3.0	3.6	3.6	1.0	11.2	
ETTERBEEK			0.1	0.1	0.2	6
						5
HALLE	0.2	1.0			1.2	
	0.4				0.4	
ANTWERPEN-CENTRAAL	10.0	13.1	11.0	0.2	34.4	
	9.1	4.9			14.0	
ANTWERPEN-BERCHEM	0.7			0.5	1.2	3
		0.5	0.7	1.4	2.7	2
LEUVEN	6.8	10.7	10.7		28.2	
	5.6	1.4			6.9	
MECHELEN				1.3	1.3	3
			2.5	2.5	4.9	9
MOL	0.7	0.9	2.1	0.4	4.1	
		0.4	2.2	0.4	3.0	
VILVOORDE				2.5	2.5	6
BRUGGE	0.1	3.1	4.1	4.6	11.9	25
	5.5	5.5	6.9	5.5	23.3	7
GENT-ST-PIETERS	0.3	8.2	6.6	6.6	21.7	27
	2.7	2.7	4.1	6.8	16.4	23
HASSELT		1.3	1.3	1.3	4.0	3
AALST						1
BLANKENBERGE	0.0	0.3	0.3	0.3	0.8	0
DENDERLEEUV						3
DENDERMONDE						
	0.3	0.3	1.4	2.6	4.5	1
KORTRIJK				0.4	0.4	12
	2.7	2.7	2.7	3.3	11.5	
LOKEREN						3
	0.2	0.2			0.3	
OOSTENDE				0.9	0.9	1
OUDENAARDE						
	0.8			0.8	1.6	1
SINT-NIKLAAS	3.1				3.1	3
	0.3	0.5	0.3		1.1	
ZOTTEGEM				0.1	0.1	1
						1
ANDENNE						2
	0.6	0.3			0.9	
ARLON						1
	0.1				0.1	
GEMBLOUX				0.8	0.8	5
	1.9	0.3			2.1	
LIEGE-GUILLEMINS	19.0	17.4	23.5	11.3	71.1	
	8.2	9.6	10.4	10.4	38.6	7
LIBRAMONT						2
LIEGE-PALAIS		0.4	1.6	2.6	4.6	
NAMUR	2.2	1.7	0.4		4.3	
CHARLEROI-SUD	4.9	Préfinancement			4.9	
	1.5	0.3	0.4		0.7	0
LA LOUVIERE-CENTRE		0.3	0.3	0.3	0.9	
LUTTRE				0.3	0.3	1
				0.4	0.4	
MONS	3.0	Préfinancement			3.0	
	1.4	0.5	0.0	0.0	0.5	0
MOUSCRON			0.9	0.5	1.5	2
						2
SOIGNIES		0.8	0.2	0.2	1.2	1
				0.3	0.3	6
TOURNAI			1.3	0.8	3.0	1
	0.9					
remboursement pré-fin Mons		0.2	1.0	2.4	3.6	17
remboursement pré-fin Charleroi		0.1	0.6	2.4	3.1	13
<b>Autres projets</b>	<b>22.5</b>	<b>27.8</b>	<b>25.3</b>	<b>35.9</b>	<b>111.5</b>	<b>281</b>
	4.7	7.0	6.2	7.2	25.1	141
rehaussement de quais	1.6	4.5	4.5	6.7	17.2	51
Abris, CSV, éclairage	2.3	1.5	1.5	2.1	7.5	16
Rénovation FM	1.8	4.0	4.0	4.0	13.7	30
Rénovations diverses	5.5	5.3	5.3	5.9	21.9	36
PMR	0.2	1.4		2.0	3.7	32
parkings	2.6	2.4	2.4	2.4	9.7	17
autres	0.7	1.1	0.6	1.6	4.1	8
RER			0.7	6.1	6.8	63
Télécom	7.8	7.7	6.3	5.0	26.8	27
<b>Voyageurs</b>	<b>5.8</b>				<b>5.8</b>	
<b>Préfinancement</b>		<b>19.2</b>	<b>14.4</b>	<b>2.8</b>	<b>36.3</b>	
MONS		10.2	10.2		20.4	
CHARLEROI		9.0	4.2	2.8	15.9	

# Rubrique Extensions

[mio €04]

légende : plan 2004 - 2007  
plan 2001 - 2012

SPF

	<2004	2004	2005	2006	2007	Total	>2007
Charleroi-Sud : aménagements	8	4.5	2.0	1.5		8	
	9	0.7				1	
Traversée de Namur	17	3.4	12.2	8.8		24	
	21	6.8	4.1			11	
Liaison Aubange - Mont-St-Martin	1	5.5	0.2			6	
	3						
Monceau-formation : freins de voie		0.5	3.1	6.2	6.1	16	
	4	2.7	2.7	1.9		7	
L130A : renforcement	7	4.9	3.8	3.9	6.3	19	10
	9	6.2	4.4	4.4	4.7	20	7
Genk-Goederen : uitbr. 6 sporen + elek.	0	5.6	4.9	2.2	2.6	15	
	6	1.4				1	
L36/35 : Bocht Leuven	0	3.0	7.2	4.9		15	
	1	6.0	7.3	1.8		15	
Zeebrugge : Bocht Y Terdoest		0.1	1.5	5.3		7	
			0.1	0.1	1.2	2	1
Herentals + Tielen : omvorming			0.1	1.4	3.3	5	
		1.4	0.8			2	
GSM-R	4	23.4	41.3	35.4	27.1	127	
	47	38.6	35.6	11.2		85	
Divers W		0.0	1.0	0.2	0.5	2	11
	2	1.2	1.2	1.2	1.1	5	6
Haven van A'pen : LO + RO	45	22.7	20.1	17.1	9.9	70	5
	35	9.5	8.0	7.4	7.4	32	36
L50A : 3de en 4de spoor	12	14.2	10.2	18.6	28.9	72	210
	3	1.4	5.3	26.0	34.2	67	224
Divers VL	4	4.4	1.4	8.0	3.1	17	24
	13	1.8	1.8	1.8	1.6	7	25
Cap-verhogende maatregelen Bsl-Zuid - FSR	1	5.1	13.2	21.0	22.0	61	369
	11	21.9	26.1	20.8	22.7	92	328
électrification L24			0.1	0.5	2.4	3	
Nouvelles lignes	1						755
	1	4.1	9.0	38.6	103.7	155	651
Ijzeren Rijn : heropening Neerpelt-Weert	2	0.1	0.1	6.8	6.8	14	3
	9	2.7	2.7	2.7	2.2	10	0
L11 : verlenging		0.1	0.1	0.1	0.1	0	41
				0.3	0.3	1	41
Haven van A'pen : 2de toegang tot de haven	14	0.1	0.5	0.8	7.3	9	779
	5	4.1	32.8	93.1	104.0	234	564
L25 : aanpassing van tracé te Duffel			0.1	0.3	4.7	5	14
	0	0.3	0.3	0.3	4.7	5	14
L25 : aanpassing van het station van Mechelen			0.1	4.5	13.7	18	65
				1.4	13.7	15	68
L51A : 3de spoor Brugge-Dudzele			0.1	5.1	14.9	20	44
	0	0.3	0.5	12.6	21.9	35	28
L58 : verhoging en afschaffing overwegen				0.5	6.8	7	20
				0.5	6.8	7	20
Vertakkingen Ledeberg - Melle en Schellebelle					0.3	0	14
					0.3	0	14
L21 : dubbel spoor en St-Truiden			0.1	0.5	6.8	7	40
		1.9	1.9	0.5	6.8	11	36
L50A : aanpassing Gent-St-Pieters				6.8	17.9	25	153
				6.8	17.8	25	153
Port de Bruxelles				0.1	0.3	0.4	5
Lignes nouvelles en W ou équivalent (EuroCap-Rail, racc Gosselies, dorsale)	1	0.1	0.1	0.2	0.6	1.0	754
	1	4.1	9.0	38.6	103.7	155	651
L130+147	0	0.6	Préfinancement			1	
	6	5.5	6.6	10.9	10.9	34	28
L161/162	0	1.3	Préfinancement			1	
	5	9.6	9.6	9.6	9.6	38	45
Diabolo		1.9	Préfinancement			2	
	8	14.4	21.9	35.4	62.9	135	268
Liefkenshoektunnel		2.0	Préfinancement			2	
	0	0.5	0.5	38.3	93.1	132	468
Zeebrugge	1	2.9	Préfinancement			3	
	3	6.2	15.7	14.9	12.7	50	21
marges							
	33	21.9	28.7	20.0	19.8	90	112
remboursement préfin L 130 + 147			0.3	1.4	8.2	10	109
remboursement préfin L161/162 et cpit Namur			0.3	2.6	5.2	8	81
remboursement préfin Diabolo				20.4	20.4	41	370
remboursement préfin Liefkenshoektunnel				16.7	22.0	39	562
remboursement préfin Zeebrugge				10.9	11.9	23	50
<b>TOTAL</b>	<b>117</b>	<b>106</b>	<b>124</b>	<b>213</b>	<b>260</b>	<b>704</b>	<b>3735</b>
	<b>236</b>	<b>171</b>	<b>228</b>	<b>363</b>	<b>564</b>	<b>1326</b>	<b>3161</b>

## Préfinancement

lignes 130 + 147			5.8	14.2	19.6	40	80	
L161/162 et complément Namur			23.9	21.6	15.3	61	28	
Diabolo			9.4	28.8	68.6	107	304	
Haven van A'pen : Liefkenshoektunnel			25.5	147.9	163.2	337	264	
Haven van Zeebrugge			6.1	17.6	20.4	44	29	
Port de Bruxelles			à déterminer sur base d'une étude à réaliser quant au potentiel de trafic					
lignes nouvelles en Wallonie ou équivalent (EuroCap-Rail, racc Gosselies, dorsale)			à déterminer en fct de l'état d'avancement des études relatives à la définition du projet					
<b>TOTAL PRE-FIN</b>			<b>71</b>	<b>230</b>	<b>287</b>	<b>588</b>	<b>704</b>	

<b>Total Budget</b>	<b>117</b>	<b>106</b>	<b>124</b>	<b>213</b>	<b>260</b>	<b>704</b>	<b>3735</b>
<b>Total physique</b>	<b>117</b>	<b>106</b>	<b>194</b>	<b>391</b>	<b>480</b>	<b>1171</b>	<b>3268</b>
	<b>236</b>	<b>171</b>	<b>228</b>	<b>363</b>	<b>564</b>	<b>1326</b>	<b>3161</b>

# Infrastructures RER

[mio €'04]

	2004	2005	2006	2007	Total	>2007
<b>RER infra</b>	<b>73</b>	<b>121</b>	<b>198</b>	<b>221</b>	<b>612</b>	<b>1.013</b>
L161 et courbe L139	16.3	32.2	66.0	66.0	<b>180.5</b>	<b>306.7</b>
<i>dont RW</i>	9.9	19.5	40.0	40.0	<b>109.4</b>	185.9
L124 Linkebeek - Nivelles	17.7	20.0	34.6	58.4	<b>130.7</b>	<b>336.1</b>
<i>dont RW</i>	10.3	12.7	19.6	33.7	<b>76.3</b>	197.3
L50A	11.5	24.7	43.2	38.6	<b>118.0</b>	<b>179.4</b>
<i>dont VG</i>	8.1	17.3	30.3	27.0	<b>82.6</b>	125.7
Courbe de Nossegem	6.7	5.9			<b>12.6</b>	
tunnel Watermael - Schuman	15.7	28.3	43.7	46.1	<b>133.8</b>	<b>131.8</b>
gares et parkings	4.7	9.4	10.7	12.0	<b>36.9</b>	<b>59.4</b>

**Rubrique matériel**

[mio €'04]

	2004	2005	2006	2007	Total
<b>Train</b>	<b>210</b>	<b>238</b>	<b>247</b>	<b>173</b>	<b>868</b>
<b>AM</b>	<b>48.0</b>	<b>72.7</b>	<b>100.2</b>	<b>120.1</b>	<b>341.0</b>
<b>acquisitions</b>	<b>24.6</b>	<b>23.5</b>	<b>51.0</b>	<b>41.8</b>	<b>140.9</b>
8 V220 Bxl.- Breda	24.5	23.5	51.0	41.8	140.8
AR 41 (base)	0.1				0.1
<b>RER</b>		<b>24.2</b>	<b>24.2</b>	<b>54.7</b>	<b>103.2</b>
<b>rénovations</b>	<b>23.5</b>	<b>25.0</b>	<b>25.0</b>	<b>23.5</b>	<b>97.0</b>
Rénovation AM 66-79	15.3	15.3	15.3	15.3	61.2
Modernisation AM Break	5.7	5.7	5.7	5.7	23.0
Divers	2.4	3.9	3.9	2.5	12.8
<b>HV</b>	<b>78.4</b>	<b>51.1</b>	<b>57.2</b>	<b>4.3</b>	<b>190.9</b>
<b>acquisitions</b>	<b>73.1</b>	<b>46.4</b>	<b>52.6</b>		<b>172.2</b>
M6 de base	42.5	0.5	5.7		48.7
M6 complémentaires	30.6	45.9	46.9		123.4
HVI					
<b>rénovations</b>	<b>5.2</b>	<b>4.7</b>	<b>4.6</b>	<b>4.3</b>	<b>18.7</b>
M4	3.6	3.2	3.2	3.2	13.2
Divers	1.6	1.5	1.4	1.1	5.6
<b>HLE</b>	<b>18.0</b>	<b>63.3</b>	<b>63.3</b>	<b>5.6</b>	<b>150.3</b>
<b>acquisitions</b>	<b>17.3</b>	<b>61.2</b>	<b>61.2</b>	<b>5.1</b>	<b>144.8</b>
60 HLE (T.14)	17.3	61.2	61.2	5.1	144.8
115 HLE cplt					
<b>rénovations</b>	<b>0.6</b>	<b>2.1</b>	<b>2.1</b>	<b>0.5</b>	<b>5.4</b>
<b>HLD</b>	<b>43.6</b>	<b>29.9</b>	<b>1.1</b>	<b>2.8</b>	<b>77.5</b>
<b>acquisitions</b>	<b>42.2</b>	<b>28.8</b>		<b>2.6</b>	<b>73.6</b>
type 77	0.2				0.2
type 78	39.7	26.4		2.6	68.7
rail-route BC	2.4	2.4			4.8
<b>rénovations</b>	<b>1.4</b>	<b>1.1</b>	<b>1.1</b>	<b>0.2</b>	<b>3.8</b>
<b>TGV</b>	<b>5.8</b>				<b>5.8</b>
<b>Divers</b>	<b>16.2</b>	<b>21.2</b>	<b>25.1</b>	<b>40.3</b>	<b>102.8</b>
SPF	10.4	6.9	2.4	2.3	22.1
GSM-R	0.7	3.6	2.8	3.1	10.2
ETCS	5.1	10.6	19.9	34.8	70.4
<b>Wagons</b>	<b>14</b>	<b>15</b>	<b>22</b>	<b>23</b>	<b>75</b>
<b>Grand total</b>	<b>224</b>	<b>254</b>	<b>269</b>	<b>196</b>	<b>944</b>

# Bâtiments de service et outils de production

[mio €'04]

	2004	2005	2006	2007	Total
<b>Bâtiments de service</b>	<b>18</b>	<b>27</b>	<b>19</b>	<b>36</b>	<b>99</b>
CLI et ateliers MI	7.5	19.8	12.2	28.7	68.1
Autres bâtiments	10.5	6.9	6.9	6.9	31.3
<b>Outils de production</b>	<b>16</b>	<b>17</b>	<b>17</b>	<b>17</b>	<b>66</b>
Engins spéciaux	9.5	15	15	15	55.4
équipements CLI	1.2	1.2	1.2	1.2	4.9
Divers MI	5.8	0	0	0	5.8

# Ateliers du matériel

[mio €'04]

	2004	2005	2006	2007	Total
<b>Bâtiments</b>	<b>17</b>	<b>29</b>	<b>29</b>	<b>71</b>	<b>145</b>
2 nvx ateliers	0.0	0.7	10.4	37.0	48.1
autres	16.5	28.1	18.3	34.1	97.1
<b>Equipements</b>	<b>11</b>	<b>10</b>	<b>10</b>	<b>10</b>	<b>41</b>

# Divers

[mio €'04]

	2004	2005	2006	2007	Total
<b>Total</b>	<b>59</b>	<b>54</b>	<b>54</b>	<b>54</b>	<b>222</b>
informatique	48.0	43.9	43.9	43.9	179.6
FM	3.9	3.1	3.1	3.1	13.1
Divers	6.6	7	7	8	28.9

# Infrastructures TGV

[mio €'04]

	2004		2005		2006		2007		Total 2004 - 2074	
	FIN	MIX	FIN	MIX	FIN	MIX	FIN	MIX	FIN	MIX
P1	1								1	
P2	8	2	12	2	7	1	2	0	29	5
P3	17	15	7	10	1	2	0	0	26	27
P4	11	20	8	14	10	13	5	7	34	53
P5	170		177		112		15		475	
P6	37	44	34	50	16	22	5	6	92	122
P7	154	47	72	18	35	9	8	2	269	76
P8	19	6	26	8	18	6	10	3	73	23
<b>Total</b>	<b>416</b>	<b>134</b>	<b>337</b>	<b>103</b>	<b>199</b>	<b>52</b>	<b>45</b>	<b>18</b>	<b>997</b>	<b>308</b>

# Répartition régionale

Mio €04

			2004	2005	2006	2007
<b>RER</b>	W		20.2	34.3	62.0	76.3
	VI		14.8	26.3	33.8	31.0
<b>TGV mixte</b>	W		19.9	13.6	12.8	6.6
	VI		106.9	79.4	33.0	8.4
<b>classique</b>	W		191.5	175.8	174.6	180.7
	VI		226.4	230.1	307.9	355.4
<b>Total</b>	<b>W</b>		231.6	223.7	249.4	263.6
			<b>40.0%</b>	<b>40.0%</b>	<b>40.0%</b>	<b>40.0%</b>
	<b>VI</b>		348.0	335.8	374.7	394.8
			<b>60.0%</b>	<b>60.0%</b>	<b>60.0%</b>	<b>60.0%</b>

**Aperçu des implications des PPP, des besoins complémentaires et du budget 2005 sur les investissements SPF entre 2005 et 2007**

**Overzicht van de gevolgen van de PPS, van de bijkomende behoeften en van het budget 2005 op de investeringen ten laste van de FOD tussen 2005 en 2007**

Mio €2004	Inv.plan/plan d'inv. (nov. 2003)		Evolution/e 2005-2007
Maintien de capacité Capaciteitsbehoud	899,7	- 10 maintien - 31 ETCS - 69 PPP L.161	790
Accueil Onthaal	292,3	+ 16,8 FMS + 8,8 FCR + 14,4 Brugge + 18,5 FBM + 16,9 TGV + 25 Voy	393
Extensions classiques Capaciteits- uitbreiding	597,2	130 A :- 5 Garocentre : + 5 Charleroi : + 4 Ligne 130 : +14 Monceau : - 2,8 Namur : + 10,3 Ligne nouv. : - 0,5 Remb : -18  L 35/36 :+ 6,7 2 <sup>ème</sup> accès : + 0,9 L 50 A : + 5,5 Diabolo : + 20,9 Marges : + 28 <sup>1</sup> Remb. : - 102,4  Diabolo : + 22,6 Schaerbeek : + 3,5 TGV : -5,5 Divers + 2,9  GSM-R : -16,8	570
TGV mixte/gemengd	173,3	+ 45,5	219
Matériel roulant Rollend materieel	334,0	AM 220 km/h : - 58 Rénovation : -13,1 M6 : + 41,8 locomotives : + 50	337

<sup>1</sup> Marges à affecter en fonction des priorités et besoins (parkings par exemple) – Marges te besteden volgens de prioriteiten (bijvoorbeeld parkings)

		ETCS : - 40 Divers : + 16 Rachat : + 6,9	
Outils de production productiemiddelen	332,5	- 4 CLI + 12 MI - 12,5 Mat + 1,5 Divers	329,5
<b>TOTAL</b>	<b>2.629,0</b>		<b>2.638,5</b>

<b>Mio €2004</b>	<b>Inv.paln/plan d'inv. (nov. 2003)</b>		<b>Evolution/e 2005-2007</b>
RER/GEN infra	539,9	- 56,1	483,8 + enveloppe optionnelle 2005 : 20,3
RER/GEN Roll mat/ mat roul	103,2	- 44,2	59 + enveloppe optionnelle 2005 : 23
Préfinanc.	624,3		➔ PPP : 366,9 <sup>2</sup>
RW	736,7 (40%)		746,1 (40%)
VG	1105,3 (60%)		1119,9 (60%)

<sup>2</sup> Ces montants ne dépendent que des contraintes techniques liées aux études et à l'avancement des travaux.

## Préambule

- (i) Afin de préserver, après réorganisation de la SNCB au 1<sup>er</sup> janvier 2005, une approche commune en matière de planification et de monitoring des investissements ferroviaires par les trois nouvelles sociétés ainsi qu'un système uniforme de suivi et de contrôle par l'Etat, la présente annexe est identique pour les contrats de gestion des SA SNCB Holding, Infrabel et SNCB. Dans le texte qui suit, le co-contractant de l'Etat est désigné avec le terme générique « *Société* ». Toute modification au format des documents dont il est question dans la présente annexe, qui risque d'hypothéquer l'approche commune en matière de planification, de monitoring et de suivi, fera l'objet de concertation entre les trois *Sociétés* et la Direction générale Transport terrestre.
- (ii) Le Comité d'Investissement assurera la bonne coordination des plans pluriannuels et programmes annuels d'investissements des trois *Sociétés*.
- (iii) La présente annexe définit les différents instruments de planification, de monitoring, de suivi et de contrôle des investissements ferroviaires et décrit les formats de présentation et des rapports

## PLANIFICATION DES INVESTISSEMENTS FERROVIAIRES, SUIVI ET CONTRÔLE DE L'EXÉCUTION

Les quatre instruments suivants sont actuellement utilisés pour la planification des investissements ferroviaires et interviennent dans le monitoring, le suivi et le contrôle de ces investissements, aussi bien en interne de la *Société* qu'en externe par la Direction générale Transport terrestre (DGTT) :

- le **plan d'investissements pluriannuel**, qui détermine la planification à long terme;
- le **programme d'investissements annuel** ou le **budget d'investissements**, qui fournit, sur base annuelle, une interprétation plus précise du plan pluriannuel;
- les **dossiers de projet**, qui fournissent la description, la planification, l'estimation des coûts et les prévisions budgétaires ainsi que les instruments de suivi pour les projets d'investissements ferroviaires caractérisés par une durée de réalisation délimitée par une date de fin de projet, à distinguer des projets à caractère continu, pour lesquels des **dossiers collectifs** sont établis;
- le dossier relatif à la **décision d'investissements** (appelée « **feu vert** » après avis favorable de la DGTT) qui fournit les informations détaillées sur la nature, le planning et le coût d'exécution des différents investissements (prestations en régie, marchés de travaux, de services ou de fournitures, etc.) faisant partie d'un projet.

Les chapitres I à IV ci-dessous décrivent en détail chacun de ces quatre instruments ainsi que les mécanismes de suivi et de contrôle y relatifs.

Le chapitre V décrit la procédure de migration préconisée en vue de l'abandon, à terme, du dernier outil (avis préalable de la DGTT sur la décision d'investissements) en faveur du troisième outil (documents de projet), qui, à l'heure actuelle, est en cours de déploiement.

### I. LE PLAN D'INVESTISSEMENTS PLURIANNUEL

Le plan d'investissements pluriannuel de la *Société* comprend le planning des investissements ferroviaires sur plusieurs années en matière d'acquisition, de construction et de maintien de l'infrastructure ferroviaire et le planning des investissements en matériel roulant.

La coordination entre les plans d'investissements pluriannuels des trois *Sociétés* est assurée par le Comité d'Investissement.

#### I.1 CONTENU ET FORME DU PLAN D'INVESTISSEMENTS PLURIANNUEL

Le plan d'investissements pluriannuel, tous modes de financement confondus, comprend au moins les éléments suivants :

1. La description et l'analyse du contexte européen et belge dans lequel le trafic ferroviaire évolue, notamment en matière de mobilité et en matière de sécurité d'exploitation.
2. L'état d'avancement en ce qui concerne l'exécution du plan pluriannuel précédent.

3. Les objectifs du nouveau plan d'investissements (objectifs stratégiques et spécifiques, aussi bien en matière de mobilité qu'en matière du niveau de sécurité d'exploitation), avec les références nécessaires aux décisions prises par les autorités compétentes.
4. La présentation du nouveau plan d'investissements pluriannuel, comprenant entre autres les documents suivants :
  - Un **tableau récapitulatif global**, établi selon un schéma clair et fixe pour toute la durée du plan, qui montre pour chaque année du plan le financement nécessaire quel que soit le mode de financement, pour chacune des six rubriques mentionnées ci-dessous et leurs subdivisions.

Les rubriques, les sous-rubriques et les subdivisions sont les suivantes :

**Rubrique I - Infrastructure : Investissements sur lignes classiques (non LGV).**

- I.1 Investissements d'intérêt général
- I.2 Modernisation des nœuds (dont Bruxelles, Anvers, Gand, Charleroi et Liège, respectivement numérotés de I.2.1 à I.2.5)
- I.3 Modernisation des grands axes (8 axes, resp. numérotés de I.3.1 à I.3.8)
- I.4 Modernisation des axes secondaires
- I.5 Modernisation des voies accessoires
- I.6 Infrastructure marchandises (scindé de I.6.1 à I.6.6)
- I.7 Ouvrages d'art
- I.8 Passages à niveau
- I.9 Installations de sécurité
- I.10 Accueil de la clientèle
- I.11 Réseau Express Régional (RER)
- I.12 Mobilité Bruxelles

**Rubrique II - Infrastructure : Investissements Bâtiments de service/Restructuration**

- II.1 Bâtiments de service
- II.2 Moyens de production/Restructuration et équipements

**Rubrique III - Investissements Lignes Grande Vitesse (LGV)**

- III.1 Infrastructure (III.1.1 à III 1.8)
- III.2 Matériel roulant

**Rubrique IV - Matériel roulant**

- IV.1 Trafic voyageurs (ventilé en automotrices, voitures et locomotives, resp. numérotées de IV.1.1 à IV.1.3)
- IV.2 Trafic marchandises
- IV.3 Ateliers et divers

**Rubrique V - Informatique et Services généraux**

Le numéro et la dénomination de ces (sous-)rubriques et de leurs subdivisions ne peuvent être modifiés. De nouvelles rubriques et/ou (sous-)rubriques et/ou autres subdivisions peuvent cependant être ajoutées, pour autant qu'elles soient nécessaires, selon l'évolution de la nature et des caractéristiques des investissements ferroviaires. De tels ajouts se feront en concertation avec la DGTT.

Ce tableau récapitulatif global comprend aussi, par ligne et dans des colonnes séparées :

- le montant, en K€ courants, des investissements éventuellement déjà réalisés au préalable en ce qui concerne les projets d'extension de capacité;
- le total du financement nécessaire pour le plan pluriannuel (en K€ constants);
- le montant, en K€ constants, du financement à planifier éventuellement après la période couverte par le plan pluriannuel en ce qui concerne les projets d'extension de capacité.

Ce tableau récapitulatif mentionne aussi, par année (colonne) :

- l'investissement total;
  - le sous-total de chaque (sous-)rubrique;
- Un tableau récapitulatif du plan d'investissements pluriannuel avec le **découpage du plan en projets d'investissements**. Ce tableau contient tous les numéros de projets envisagés, les intitulés exacts des projets, l'estimation totale de chaque projet, les dépenses réalisées avant la période couverte par le plan, le financement prévu par le plan ainsi que les dépenses à réaliser après la période couverte par le plan. Ce tableau fera ressortir clairement la ventilation, par projet, entre le maintien et l'extension de capacité.
  - Les **sources de financement** et les montants financés par chaque source de financement. Les sources de financement suivantes sont différenciées :
    - l'Etat fédéral, où il faut distinguer : les crédits budgétaires du SPF Mobilité et Transports, le Fonds RER et, le cas échéant d'autres fonds (à spécifier);

- les autorités régionales, en cas de pré ou cofinancement;
  - les éventuels véhicules de financements autres, comme par exemple les Partenariats Publics-Privés (PPP);
  - le financement propre au TGV (solde du préfinancement de la Financière TGV);
  - la *Société*, où il faut distinguer : les fonds propres, les emprunts et les financements alternatifs;
  - des tiers, pour lesquels il est nécessaire de stipuler de quelle institution qu'il s'agit (Union européenne, pays limitrophes, etc.).
- Cette information est complétée par toutes les informations utiles relatives au financement du plan d'investissements.
  - La **répartition régionale** des investissements ferroviaires, plus spécifiquement les investissements localisables à charge de l'Etat fédéral, qui ont trait à l'infrastructure du réseau intérieur. L'aperçu global du co- et du préfinancement par les régions sera également fourni.
  - Des **informations complémentaires** par rapport aux principaux projets d'investissements. Cette information complémentaire est donnée selon le modèle de la fiche de projet, voir point III.
5. Informations diverses et annexes.

## I.2 DUREE DE VALIDITE, REVISION ET ACTUALISATION

Le planning pluriannuel des investissements ferroviaires est un planning à long terme.

Un plan d'investissements en exécution est soumis à une **révision** en profondeur à l'occasion de la préparation d'un nouveau contrat de gestion. La *Société* initie la préparation de cette révision au plus tard douze mois avant la fin de la durée de validité du contrat de gestion en vigueur et soumet via la DGTT, au plus tard six mois avant cette date, le projet du nouveau plan d'investissements pluriannuel au ministre ayant les investissements ferroviaires dans ses attributions.

Des **actualisations** intermédiaires, annuelles sont également possibles.

S'il ressort du rapport d'évaluation annuel de l'*année  $\alpha$*  (voir I.3) que certains montants ont été modifiés de manière substantielle, l'actualisation pour les années  $\alpha+2$  et suivantes, doit être présentée pour approbation, via la DGTT, au ministre ayant les investissements ferroviaires dans ses attributions. Le cas échéant, le projet de plan d'investissements pluriannuel actualisé est transmis à la DGTT avant la fin du mois de juin.

On entend par **modification substantielle** : toute modification en + ou - de 15 % et plus par sous-rubrique (I.1, I.2, ...) du tableau récapitulatif entre :

- la somme (des estimations actualisées pour l'*année  $\alpha+1$*  + des dépenses réellement comptabilisées lors des années précédentes du plan d'investissements + des estimations actualisées pour les deux années suivantes du plan) et
- la somme des estimations sur la même période dans le tableau récapitulatif initial ou modifié à l'occasion d'une actualisation précédente.

## I.3 RAPPORT, SUIVI DE L'EXECUTION

Avant le 30 juin de chaque année, la *Société* transmet via la DGTT un **rapport d'évaluation annuel** au ministre ayant les investissements ferroviaires dans ses attributions. Ce rapport explique de manière claire l'état d'avancement du plan d'investissements pluriannuel (au terme de l'*année  $\alpha$* ) et comprend les données suivantes.

1. Le tableau récapitulatif global du plan d'investissements pluriannuel dont il est question au point I.1.4, adapté comme suit (par sous-rubrique) :
  - pour les années précédant l'*année  $\alpha$*  : les dépenses comptabilisées pendant ces années, indiquées par année dans une colonne séparée et exprimées en K€ de chaque année en question;
  - pour l'*année  $\alpha$*  : les dépenses comptabilisées pendant cette année, en K€ de l'*année  $\alpha$*  et, dans des colonnes séparées, les dépenses prévues selon le *plan d'investissements pluriannuel initial* (convertis en K€ de l'*année  $\alpha$* ), de même que l'écart entre les deux exprimé en %;
  - pour les années suivant l'*année  $\alpha$*  : le planning adapté des dépenses, indiqué par année dans une colonne séparée et exprimé en K€ de l'*année  $\alpha$* .

Dans ce tableau, « *plan d'investissements pluriannuel initial* » peut être remplacé par « *plan d'investissements pluriannuel actualisé* » à condition que cette actualisation ait été approuvée par le ministre ayant les investissements ferroviaires dans ses attributions.

En marge de ce tableau, sont indiquées les indexations qui ont été appliquées et les montants du tableau récapitulatif du plan d'investissements pluriannuel initial (exprimés en K€2004).

2. Un tableau avec, pour les sous-rubriques, la même subdivision que le tableau dont question aux points I.1.4 et I.3.1 et, en ce qui concerne les colonnes :

- une première colonne avec la somme des estimations adaptées pour l'année  $\alpha+1$  + les dépenses réellement enregistrées pendant les années précédentes du plan d'investissements + les estimations adaptées pour les deux années suivantes du plan;
- une deuxième colonne avec la somme de ces estimations sur la même période dans le tableau récapitulatif initial ou modifié à l'occasion d'une actualisation précédente;
- une troisième colonne avec la différence exprimée en % entre les valeurs, par sous-rubrique, de la colonne 1 et la colonne 2.

Pour toutes les modifications en plus ou en moins supérieures ou égales à 15% par sous-rubrique, ce tableau est accompagné d'une note explicative claire sur les causes de ces modifications. Les conséquences de ces modifications pour la bonne exécution du plan d'investissements pluriannuel sont expliquées de manière circonstanciée et des propositions sont formulées afin de limiter les conséquences négatives.

Ce tableau permet de voir s'il s'agit de modifications substantielles devant donner lieu à une actualisation intermédiaire du plan d'investissements pluriannuel, à approuver par le ministre ayant les investissements ferroviaires dans ses attributions (cf. I.2).

3. Le tableau récapitulatif du plan d'investissements pluriannuel avec son découpage en projets d'investissements (voir I.1) avec les mêmes renseignements que demandés sous I.3.1, mais ventilés par projet.
4. L'aperçu des montants versés effectivement par les différentes sources de financement jusqu'à l'année  $\alpha$  et le planning y relatif pour les années suivantes.
5. L'aperçu de la répartition régionale des investissements ferroviaires.
6. Une explication critique résumée sur l'état de l'exécution du plan d'investissements pluriannuel et sur les perspectives pour les années suivantes.

Le contenu et le modèle de ce rapport sont à mettre au point ultérieurement en concertation entre les trois *Sociétés* et la DGTT.

Le suivi du plan d'investissements pluriannuel intervient également à l'aide du rapport sur les budgets d'investissements annuels, des documents de projet et des décisions d'investissements. Les chapitres II, III et IV examinent ces procédures en détail.

La DGTT veille, pour le compte de l'Etat fédéral, au suivi et au contrôle de la bonne exécution du plan d'investissements pluriannuel. La *Société* apporte toutes les informations qui sont demandées par les fonctionnaires de cette Direction générale dans le cadre de ce suivi et ce contrôle. Ces fonctionnaires peuvent également participer aux réunions de travail relatives aux projets organisées par la *Société*, par exemple dans le cadre de l'élaboration d'études économiques ou analyses coûts/bénéfices ('business case') des principaux nouveaux projets d'extension de capacité de l'infrastructure ferroviaire et dans le cadre des études d'évaluation ex-post de ce mêmes projets.

## II. LE PROGRAMME D'INVESTISSEMENTS ANNUEL OU BUDGET D'INVESTISSEMENTS

Le programme d'investissements annuel ou budget d'investissements reflète l'accomplissement concret annuel du plan d'investissements pluriannuel de la *Société* en vigueur.

La coordination entre les programmes d'investissements annuels des trois *Sociétés* est assurée par le Comité d'Investissement.

Le budget d'investissements annuel marque la différence entre le programme des dépenses d'investissements ('programme physique') et le programme des décisions d'investissements (aussi appelé 'programme feux verts'); il est établi en K€ courants.

Les budgets d'investissements annuels sont présentés chaque année, avant le 15 novembre de l'année qui précède celle à laquelle les investissements se rapportent, pour approbation au ministre ayant les investissements ferroviaires dans ses attributions, via la DGTT.

L'Etat dispose d'un délai de quarante cinq jours calendrier, à compter de la date de réception du programme par la DGTT, pour faire connaître sa position. Passé ce délai, le programme soumis à l'Etat est considéré comme étant accepté.

Remarque : à terme, après conclusion avec succès de la migration décrite en chapitre V, le programme d'investissements ne comportera que le seul programme des dépenses d'investissements ('programme physique').

### II.1 CONTENU ET FORME DU BUDGET D'INVESTISSEMENTS ANNUEL

Le budget d'investissements annuel comprend au moins les éléments suivants :

## 1. Le programme des dépenses d'investissements.

Cette partie du budget d'investissements donne, sous la forme d'un tableau récapitulatif global, la liste et les dépenses prévues de tous les investissements qui seront réalisés pendant l'année concernée. Ce tableau est établi en référence au schéma dont question au point I.1, selon le classement hiérarchisé, précisé ci-dessous :

- niveau 1 : les différentes rubriques, les sous-rubriques et leurs subdivisions (numérotées), telles que définies au point I.1;
- niveau 2 : la subdivision entre maintien de capacité et extension de capacité;
- niveau 3 : les investissements pour le maintien de capacité sont, selon la (sous-)rubrique et pour autant qu'ils soient pertinents, répartis par District (« Département », Centre, Nord-est, Nord-ouest, Sud-est, Sud-ouest);
- niveau 4 : les *lignes de budget* groupé par spécialité 'voies', 'signalisation' et 'installations électriques' en ce qui concerne le maintien de capacité; tous les projets en ce qui concerne l'extension de capacité;
- niveau 5 : davantage de détails dans les lignes de budget, si pertinent. Par exemple, sous 'maintien de capacité – voies', une synthèse des travaux de voies prévus doit être mentionnée. Et pour les projets d'extension de capacité, les parties (marchés, phases, etc.) qui entrent en ligne de compte cette année-là sont mentionnées.

Ce tableau mentionne par ligne au niveau 4, dans des colonnes séparées :

- le budget prévu pour l'année en question;
- la ventilation par source de financement. Les sources de financement à mentionner sont les mêmes que celles sous le point I.1.

Ce tableau mentionne aussi, par sous-rubrique et dans des colonnes séparées, le montant correspondant (actualisé) tel que prévu dans le plan d'investissements pluriannuel, ainsi que la différence exprimée en pourcents entre ce montant et le budget annuel réellement projeté.

En marge de ce tableau, il convient d'indiquer quelle indexation a été appliquée par rapport au plan d'investissements initial (exprimé en K€2004).

## 2. Diverses synthèses du tableau récapitulatif du programme des dépenses d'investissements, avec entre autres, les éléments suivants :

- la ventilation du budget par projet d'investissements et les sous-totaux 'maintien' et 'extension';
- le financement total par source de financement, avec référence aux moyens mis effectivement à disposition par chaque source pour l'année en question;
- la répartition régionale des investissements localisables à charge de l'Etat fédéral, qui concernent l'infrastructure du réseau intérieur.

## 3. Commentaires sur le programme des dépenses d'investissements, avec mention des faits marquants pour l'année en question, comme le démarrage d'un projet important ou la mise en service d'une infrastructure terminée ou de nouveau matériel, etc.

Sous cette rubrique, la *Société* fournira des explications sur tous les écarts, par sous-rubrique, entre le budget annuel et le montant correspondant (actualisé) du plan d'investissements pluriannuel pour la même année, s'il dépasse 15% ou plus (comme indiqué dans le tableau récapitulatif dont question au point II.1.1) : causes de l'écart, conséquences pour l'exécution du plan pluriannuel, conséquences pour d'autres investissements, etc.

## 4. Le programme des décisions d'investissements.

Cette partie du budget d'investissements donne, sous la forme d'un tableau récapitulatif global, la liste et les montants de tous les investissements dont le suivi du financement est assuré par la DGTT et pour lesquels pendant l'année  $\alpha$  concernée un dossier de décision d'investissements sera présenté à la DGTT.

Ce tableau est réalisé selon la même répartition hiérarchique que celle du programme des dépenses d'investissements.

Ce tableau mentionne par ligne, dans des colonnes séparées : le montant total des décisions d'investissements et leur ventilation sur les différentes années ( $\alpha$ ,  $\alpha+1$ ,  $\alpha+2$ , etc.) pendant lesquelles les dépenses ont été programmées.

A la dernière page de ce tableau, le total de chaque colonne est mentionné et en dessous à la ligne suivante, le total des dépenses prévues pendant les années ( $\alpha$ ,  $\alpha+1$ ,  $\alpha+2$ , etc.), résultant des décisions d'investissements attribuées dans le passé (le cas échéant, suivant une planification actualisée des coûts et des plannings d'exécution).

La somme des deux totaux sera comparée aux crédits budgétaires prévus dans le plan d'investissements pluriannuel pour les investissements ferroviaires du SPF Mobilité et Transports.

Dans un deuxième tableau, le programme des décisions d'investissements sera ventilé par projet d'investissements.

## II.2 RAPPORTS, AMENDEMENT, SUIVI & CONTRÔLE

La *Société* transmet chaque année 2 rapports, via la DGTT, au ministre ayant les investissements ferroviaires dans ses attributions :

- Un **rapport d'avancement intermédiaire** sur l'état d'exécution (situation fin juin) du budget d'investissements en vigueur. Le rapport comportera une représentation de l'état de réalisation sous forme de rubriques (selon les niveaux définis sous II.1.1) et de projets.
- Un **rapport annuel d'évaluation** mentionne clairement la manière dont, tant le programme des dépenses d'investissements, que le programme des décisions d'investissements de l'année écoulée ont été exécutés. Ce rapport consiste en des tableaux récapitulatifs comme décrits au point II.1, dans lesquels les données suivantes sont reprises dans des colonnes séparées :
  - pour le programme des dépenses d'investissements :
    - les dépenses initialement prévues;
    - les dépenses prévues après amendement;
    - les dépenses réellement comptabilisées;
    - la différence, en pourcentage, entre les dépenses prévues après amendement et les dépenses réellement comptabilisées;
  - pour le programme des décisions d'investissements :
    - les montants totaux initialement prévus en décisions d'investissements;
    - les montants revus après amendement;
    - les montants des décisions d'investissements pour lesquels un avis favorable (« feu vert ») de la DGTT a été obtenu;
    - la différence, en pourcentage, entre les montants prévus après amendement et les décisions d'investissements avec avis favorable.

Ce rapport d'évaluation annuel est complété d'une explication critique résumée sur l'exécution du budget d'investissements, aussi bien en ce qui concerne le programme des dépenses que le programme des décisions d'investissements et, pour tous les écarts de 15% ou plus entre le planning initial (par sous-rubrique) et les montants réellement réalisés avec une note justifiant ces écarts.

Le modèle des rapports est à mettre au point ultérieurement en concertation avec la DGTT.

Une fois par an, la *Société* peut également présenter **un amendement du programme d'investissements annuel** en vigueur afin de tenir compte de l'évolution de son exécution. Le projet d'amendement, établi selon le même format que le programme annuel, est soumis à l'approbation du Ministre ayant les investissements ferroviaires dans ses attributions. La transmission a lieu par l'intermédiaire de la DGTT, qui joindra son avis. Le projet d'amendement parviendra à la DGTT pour le 31 juillet de l'année dont le budget est visé par l'amendement. L'État dispose d'un délai de quarante cinq jours calendrier, à compter de la date de réception du projet par la DGTT, pour faire connaître sa position. Passé ce délai, l'amendement du programme d'investissements annuel soumis à l'Etat est considéré comme étant accepté.

La DGTT veille, pour le compte de l'Etat fédéral, au suivi et au contrôle de la bonne exécution du budget d'investissements. La *Société* donne tous les renseignements qui sont demandés par les fonctionnaires de la Direction Générale dans le cadre de ce suivi et de ce contrôle. Ces fonctionnaires peuvent également participer aux réunions de travail relatives aux projets organisées par la *Société*, par exemple dans le cadre de l'élaboration d'études économiques ou analyses coûts/bénéfices ('business case') des principaux projets d'extension de capacité de l'infrastructure ferroviaire et dans le cadre des études d'évaluation ex-post de ce mêmes projets.

## III. LES DOSSIERS DE PROJET/DOSSIERS COLLECTIFS ET LES FICHES DE PROJET

Remarque préalable : la planification et le monitoring des plans et programmes d'investissements par la *Société* ainsi que le suivi et le contrôle par la DGTT se réaliseront à terme principalement à l'aide des dossiers de projet/dossiers collectifs, comme décrit ci-après. En chapitre V de cette annexe, la migration du système (actuel) d'autorisation et de suivi, basé sur les décisions d'investissements (Chapitre IV) vers le système basé sur les dossiers de projet/dossiers collectifs, est décrite. Pendant cette migration, les deux systèmes existeront en parallèle.

Les dossiers de projet et les dossiers collectifs constituent l'instrument le plus important en matière de suivi et de contrôle pour l'exécution des plans et programmes d'investissements. Elles fonctionnent tant comme instrument de suivi interne pour les services concernés de la *Société* que comme instrument de suivi externe et de contrôle pour l'Etat fédéral.

Le dossier de projet/dossier collectif fournit, sous forme synthétique, une image aussi fidèle que possible du projet d'investissements en matière d'objectifs, de contenu, de planification et d'état d'exécution.

La *Société* élabore des **dossiers de projet** pour tous les projets d'investissements caractérisés par une durée de réalisation délimitée par une date de fin de projet, à distinguer des projets à caractère continu, pour lesquels des **dossiers collectifs** sont établis.

La *Société* nomme, pour chacun de ces projets, un maître de l'ouvrage et un chef de projet. Le maître de l'ouvrage est, pour le compte du service de la *Société* qui inscrit le projet dans son budget, titulaire du budget, des objectifs et de la représentation externe. Le chef de projet a la responsabilité du suivi de l'exécution du projet au sein d'une discipline ferroviaire (ex. infrastructure, matériel roulant, exploitation, etc.) et de la coordination entre les différentes spécialités ferroviaires (c'est à dire les activités au sein d'une discipline, comme par exemple, pour l'infrastructure : les travaux de voie, de signalisation, de caténaire, etc.). La *Société* prend toutes les mesures nécessaires pour permettre aux chefs de projet de remplir leur mission de façon optimale.

Outre les dossiers de projet/dossiers collectifs, destinés à la planification et au monitoring par la *Société* de l'ensemble des travaux d'investissements qu'elle entreprend et au suivi et contrôle par la DGTT des travaux réalisés pour le compte de l'Etat, la *Société* établit une fois par an, pour chaque projet une **fiche de projet** destinée à la communication externe, notamment pour les Régions et pour le Comité Exécutif des Ministres de la Mobilité (CEMM), créé en exécution de l'Accord de coopération du 11 octobre 2001 entre l'Etat fédéral et les régions relatif au plan d'investissement pluriannuel 2001-2012.

### **III.1 CONTENU ET FORME DES DOSSIERS DE PROJET/DOSSIERS COLLECTIFS ET FICHES DE PROJET/FICHES COLLECTIVES**

Le contenu et la forme détaillée des documents de projet sont décrits dans le document "Manuel documents de projet ", version 2005-1, à finaliser pour le 31 mars 2005, en concertation entre les trois Sociétés et la DGTT.

Toute modification ultérieure dans le but d'affiner et d'améliorer le système actuel d'information, de suivi et de reporting se fera en concertation entre les trois Sociétés et la DGTT.

La numérotation et l'identification des dossiers et des fiches sont effectuées conformément au système de gestion de version des documents décrit dans ce "Manuel documents de projet".

Le contenu minimal des dossiers de projet (A), des dossiers collectifs (B), des fiches de projet (C) et des fiches collectives (D) est décrit ci-après.

Il est admis que la richesse des informations contenues dans les dossiers de projet est fonction du stade de développement du projet. L'absence de certaines informations, qui ne peuvent pas raisonnablement être disponibles, par exemple dans les premières phases du projet, ne constitue pas un motif suffisant pour considérer le dossier de projet comme incomplet et donc irrecevable. Ainsi, la découpe en marchés pourra être remplacée, dans un premier temps, par un devis établi sur base de prix unitaires globaux.

#### **A. DOSSIER DE PROJET**

Le dossier de projet est rédigé selon un schéma unique et comprend au moins les parties suivantes :

- Partie 1 : Données générales
- Partie 2 : Définition du projet
- Partie 3 : Plannings et ressources
- Partie 4 : Suivi de la réalisation

Les parties 1,2 et 3 décrivent la situation de référence du projet. La partie 4 décrit la partie monitoring continu du projet.

#### **PARTIE 1 : Données générales**

La partie « Données générales » doit fournir toutes les informations relatives aux personnes responsables du projet: chef de projet, promoteur, maître d'ouvrage.

Elle doit également comprendre les références au numéro du business case (si existant) et aux documents du Conseil d'administration de la *Société* relatifs au projet.

#### **PARTIE 2 : Définition du projet**

##### **2.1. Justification du projet**

Les données concernant la justification du projet se trouvent dans le dossier business case (si existant). Elles sont reproduites succinctement sous les points suivants.

### **2.1.1. Nécessité et opportunités**

Description succincte :

- de la situation existante (celle existant avant la réalisation du projet);
- des problèmes qui vont de pair avec la situation existante;
- les attentes de la partie demanderesse.

### **2.1.2. Objectifs du projet**

Description succincte :

- de la contribution aux objectifs de l'entreprise;
- des attentes et des résultats escomptés;
- des objectifs en matière de planning et de budget;
- de la contribution aux objectifs de l'Etat en matière de mobilité ou de transport de fret (objectifs stratégiques).

### **2.1.3. Description de projet**

Description succincte :

- de la situation future;
- un plan d'ensemble.

### **2.1.4. Références aux documents de gestion :**

Les références doivent comporter les données suivantes :

- nom et numéro du document de gestion (p. ex. le plan d'investissement, le contrat de gestion, les documents de gestion stratégiques, les rapports du Comité de direction, les rapports du Conseil d'administration, des conventions, des mémorandums, des déclarations d'intention, des accords ou conventions de coopération, un Master plan, etc.);
- date;
- chapitre ou paragraphe;
- numéro de page.

## **2.2. Délimitation du projet et division en sous-projets**

### **2.2.1. Délimitation (scope)**

Cette section délimite le contenu du projet (délimitation physique (indication bornes km), délimitation pendant un processus, spécialités concernées, etc.). Il y est indiqué ce qui fait partie ou non du projet, ainsi qu'un couplage éventuel avec d'autres projets.

Les plans d'ensemble et les plans de situation du projet et de ses marchés, décrivant la situation initiale et la situation future, seront fournis à la DGTT (ces plans sont actuellement fournis avec les dossiers de décisions d'investissements). Ces plans seront, par ailleurs, remis à jour selon l'état d'avancement du projet.

### **2.2.2. Risques**

Cette section reprend les éléments, susceptibles de compromettre la réalisation du projet, qui requièrent un suivi spécial pendant la réalisation du projet.

Pour des projets où il existe une interaction critique avec d'autres projets, ces zones d'interaction doivent être renseignées explicitement (avec renvoi aux dossiers de projet respectifs). Il convient également de noter la nature de l'interaction (p. ex. la nécessité qu'un autre projet soit achevé avant de lancer le projet en question).

Les informations suivantes sont fournies :

- disponibilité des ressources;
- planning;
- permis, tests...

### **2.2.3. La division du projet en marchés**

Pour mieux maîtriser le projet, celui-ci est divisé en différentes activités constitutives.

Comme règle de base, il est opté en faveur d'une division en marchés. Un marché est un ensemble logique de tâches qui sont gérées par un seul fonctionnaire dirigeant. C'est ainsi que chaque fonctionnaire dirigeant qui est responsable de la réalisation d'une partie des marchés dans le cadre du projet, se voit attribuer des responsabilités spécifiques en matière de planning et de budget. Les tâches au sein du marché se rapportent à l'étude, aux travaux en entreprise, aux travaux en régie, etc., ou à une combinaison de ceux-ci.

L'ensemble des tâches formera de préférence une partie « réceptionnable » clairement délimitée et correspondra avec chaque marché à un numéro de fiche comptable unique.

Le chef de projet complète la description de projet par une liste des numéros de fiche comptable qui se rapportent au projet.

Il remplit un tableau de référence avec le budget et sa ventilation initialement programmé ou mis à jour. Dans celui-ci, chaque marché correspond à un budget, parallèlement à la division du budget en étude, travaux, coordination en entreprise et en régie, le cas échéant fourniture de matières ou de tâches et une estimation de la date de début et de fin du travail. En dessous du tableau figureront les totaux par colonnes. Les montants pour le budget sont libellés en k€ de l'année en cours;

Ce tableau est actualisé tous les trimestres par le chef de projet qui indique les prix des marchés attribués.

#### **2.2.4. Obligations légales**

Cette section reprend l'ensemble des obligations légales à remplir au niveau européen, national et régional, notamment les EIEs (Etudes d'Incidence sur l'Environnement), Natura 2000,...

### **PARTIE 3 : Plannings et ressources**

Cette partie a pour objet d'établir un lien entre le planning physique des travaux et le planning des ressources budgétaires prévues, plus particulièrement les montants inscrits au plan d'investissements pluriannuel. Des phases techniques importantes doivent être identifiables dans le plan pluriannuel à la lumière des montants correspondants plus élevés.

#### **3.1. Planning**

Le planning comporte :

- Un planning de référence.

Le chef de projet travaille sur base d'une date de démarrage de référence X inconnue à partir de laquelle il élabore le planning (p. ex. : "Si nous commençons au moment X, le projet sera achevé au moment X + 5 ans"). Si, lors de la réalisation, il apparaît que le planning de référence ne pourra pas être respecté, ce planning sera adapté.

Ce planning de référence fournit au moins les renseignements suivants :

- Planning administratif :
  - Modifications éventuelles de toutes sortes de plans en vigueur dans les diverses régions ;
  - Etudes préparatoires ;
  - Permis de bâtir ;
  - Autres permis et attestations éventuelles ;
  - Cahier spécial des charges ;
  - Approbation de l'adjudication ;
- Planning réalisation :
  - Date de début des travaux (globalement et par marché);
  - Fin des travaux (globalement et par marché);
  - Date de mise en service.
- Une représentation graphique du planning.

Le planning (administratif et technique) est reproduit graphiquement sous la forme d'un bar-chart. Pour les projets de grande envergure, il convient d'utiliser un logiciel de gestion de projet.

#### **3.2. Milestones et chemin critique**

Pour faciliter une évaluation de l'état d'avancement du projet, le chemin critique et une liste explicite de "milestones" ou de moments clés du projet doivent être fournies obligatoirement. Par souci de lisibilité, cette liste comporte uniquement une énumération logique des moments clés (moments critiques) avec la date correspondante.

#### **3.3. Prévisions budgétaires**

##### **3.3.1. Planning budgétaire**

Le planning budgétaire de référence donne:

- le budget total nécessaire à la réalisation du projet. Le budget reprend les chiffres du plan d'investissement approuvé à long terme (p.ex. le plan d'investissements 2004 -2007), les estimations budgétaires au-delà de la période renseignée dans le plan d'investissements, les dépenses antérieures à la période renseignée dans le plan d'investissements.
- Une répartition du budget par marché et par année

Les montants sont libellés en k€ de l'année de rédaction du planning budgétaire et en k€ courants.

##### **3.3.2. Sources de financement :**

Ce point indique la ventilation du budget sur les diverses sources de financement suivant les clés de répartition prévues. Cela peut s'opérer globalement ou par groupes de marchés, si le financement de certains marchés provient de différentes sources. Toutes les sources de financement doivent être mentionnées (p.ex. : l'Etat fédéral (en faisant distinction entre : les crédits budgétaires habituels du SPF Mobilité et Transports, le Fonds RER, ...), les fonds propres de la Société, le financement propre

au TGV, des Partenariats Publics Privés (PPP), toutes sortes de pouvoirs publics (p. ex. les régions, les communes, l'UE, les sociétés régionales de transport en commun (De Lijn, TEC, STIB), les autres financements alternatifs, les pays limitrophes, etc.).

Une explication présentera le raisonnement qui sous-tend la clé de répartition choisie (le cas échéant par marché) et des évolutions éventuelles en cours de projet.

## **PARTIE 4 : Suivi de la réalisation**

### **4.1. Evolution du budget global du projet.**

Le dossier de projet reprend l'évolution des prévisions des dépenses globales du projet dans un tableau qui est mis à jour et complété semestriellement. Le tableau reprend chaque fois les dépenses connues, la répartition des montants estimés couverts par le plan d'investissements pluriannuels et les montants estimés à plus long terme pas encore approuvés.

### **4.2 Evolution de la réalisation du projet - monitoring**

La représentation synthétique de l'état d'avancement du projet et de ses marchés reprend les aspects suivants:

- planning;
- modification du scope;
- évolution et maîtrise des risques;
- évolution financière du projet fourni par marché (budget, dépenses par rapport au budget, dépenses par type de coûts, réalisation budgétaire et physique, total des dépenses par marché et par année...);
- les mesures correctives à prendre.

L'état d'avancement, sur base trimestrielle, de ces différents aspects est résumé dans un tableau et expliqué plus en détail sous forme de texte.

#### **4.2.1. Planning actualisé**

Sous ce point, il est procédé à une comparaison entre l'état actuel de la réalisation et le planning de référence ou la dernière version du planning. Le chef de projet donnera une motivation pour les écarts.

Le planning ne peut se limiter à donner un état des lieux ou à énumérer tout ce qui s'est produit dans le passé, mais doit également donner une image de l'évolution future du projet. Si l'état de la réalisation requiert des adaptations substantielles du planning, il est formulé une nouvelle proposition de planning (ce planning deviendra le planning de référence dans la prochaine version du dossier de projet).

#### **4.2.2. Modification du scope - évaluation des risques**

Sous ce point, le chef de projet donne un aperçu des modifications du scope et des risques liés au projet, ainsi que de l'impact de celles-ci sur le planning, le budget et autres domaines concernés.

#### **4.2.3. Evaluation de l'état d'avancement technico-financier du projet**

Le chef de projet doit donner des éclaircissements sur :

- l'évolution financière du projet : explication du budget de l'année en cours, évolution des dépenses, motivation des écarts,... Si le nouveau montant budgétisé pour l'année en cours s'écarte de plus de 15 % du montant original prévu par rapport au budget d'investissement approuvé, le chef de projet doit fournir une motivation solide de cet écart par rapport au budget original.
- l'interaction entre le planning physique (technique) et le planning financier :
  - avancer ou différer certaines phases de projet physiques a pour conséquence que certains budgets se révéleront nécessaires plus tôt ou plus tard;
  - à l'inverse, certaines restrictions budgétaires ont des répercussions sur l'exécution physique du projet, voire sur le contenu du projet lui-même.

Ces conséquences doivent être développées explicitement ici.

S'il est décidé pour des raisons budgétaires de modifier le contenu du projet afin de rester dans les limites des estimations de départ, il doit être indiqué quelles mesures ont été prises à cet effet et quel est l'impact de ces mesures.

- La comparaison entre le taux de réalisation budgétaire et physique.

#### **4.2.4. Mesures correctrices**

Le chef de projet doit également donner une analyse des problèmes du passé, et formuler ses perspectives d'avenir (problèmes prévisibles, points dans lesquels le projet risque de prendre du retard, etc.).

Sur la base de l'évaluation précédente, le chef de projet rédige un plan d'action en collaboration avec le maître d'ouvrage et/ou le promoteur de projet. Ce plan d'action comporte une description des mesures correctrices, de la date de réalisation proposée.

### 4.3. Etat des feux verts

Remarque: cette rubrique disparaîtra dès que le système des feux verts sera abandonné (voir chapitre V).

Cette partie comporte une liste reprenant l'état des lieux par subdivision de projet en ce qui concerne les feux verts.

Les données suivantes concernant les feux verts doivent donc être indiquées :

- demandes de feux verts encore à introduire pour les travaux en cours ou déjà achevés : montant + somme totale;
- feux verts déjà demandés : montant + somme totale, références et date de demande;
- feux verts déjà obtenus : montant + somme totale, références et date d'octroi.

Une distinction sera faite entre les demandes d'investissements initiales et les demandes complémentaires. Des explications concernant l'analyse du bien fondé des réclamations éventuelles payées aux entreprises devront être fournies.

## B. DOSSIERS COLLECTIFS

### PARTIE 1 : Données générales

La partie « Données générales » doit fournir les informations relatives à la personne responsable du projet: chef de projet, maître d'œuvre, maître d'ouvrage,...

### PARTIE 2 : Suivi des travaux

Le suivi des travaux repris dans un dossier collectif comporte, au moins, les éléments suivants par marché (présentés sous forme d'un tableau) : les dates de début et de fin (prévue) des travaux, l'estimation total des travaux, les dépenses déjà enregistrées et le budget de l'année en cours ainsi que les totaux, par dossier, des estimations, budgets et dépenses enregistrées.

Si des écarts significatifs sont constatés entre l'estimation initiale, le budget et les dépenses, ils doivent être motivés.

## C./D. FICHES DE PROJET/FICHES COLLECTIVES

Les fiches de projets et les fiches collectives reprennent succinctement les informations des parties 1,2, 3 du dossier de projet et un état d'avancement du projet en fin d'année (de l'année *a*), destinées à la communication vers les Régions et le CEMM, donnent un résumé des données disponibles dans les dossiers. Le format de cette fiche est élaboré en concertation avec la DGTT.

## III.2 ACTUALISATION DES DOSSIERS ET DES FICHES, SUIVI ET CONTROLE

Les chefs de projet sont responsables de leurs dossiers de projet/dossiers collectifs; ils s'en servent comme outil de monitoring et les tiennent régulièrement à jour, en tenant compte de l'évolution du projet.

Quatre fois par an, au plus tard le 15 février, le 30 avril, le 30 septembre et le 15 décembre de chaque année, la *Société* transmet à la DGTT, sous forme informatique, l'ensemble des dossiers de projet/dossiers collectifs actualisés. Les dates précitées peuvent être modifiées de commun accord entre la DGTT et les trois *Sociétés* du Groupe SNCB. Cette actualisation porte principalement sur le chapitre 4 du dossier, mais, en cas de changement substantiel du projet et au moins une fois par an les dossiers sont actualisés au complet.

Pour les dossiers collectifs, l'actualisation est chaque fois résumée sous forme d'un tableau contenant, par marché : le calendrier d'exécution, l'estimation total, le budget de l'année en cours et les dépenses déjà enregistrées.

Les fiches de projets, destinées à la communication vers les Régions et le CEMM, seront transmises à la DGTT, qui se charge de leur distribution, au plus tard le 30 juin de chaque année.

La DGTT s'appuie sur les dossiers de projet/dossiers collectifs pour assurer, pour le compte de l'Etat fédéral, le suivi et le contrôle de l'exécution des plans et programmes d'investissements. Ses fonctionnaires vérifient, à chaque actualisation des dossiers, que leurs données sont complètes, correctes et actuelles. A cet effet, ils peuvent procéder à toutes les vérifications et contrôles nécessaires sur le terrain et au sein de la *Société*, notamment dans la comptabilité. Ils peuvent également participer aux réunions de suivi de projet, organisées par la *Société*. Les chefs de projet et les maîtres de l'ouvrage font référence de premiers interlocuteurs.

Le niveau de détail du reporting (p.ex concernant la répartition du budget au niveau du marché et la répartition des dépenses par type de coûts) évoluera avec la concrétisation du projet et la maturité du système de gestion de projet. L'ajustement du système se fera en concertation entre les trois Sociétés et la DGTT.

Durant la période de migration du suivi par décision d'investissement vers le suivi par dossier de projet/dossier collectif, décrite au chapitre V, les dossiers de décision d'investissement constituent également, pour un nombre de dossiers à convenir entre la DGTT et la *Société*, un outil de vérification croisée de l'efficacité des dossiers de projet/dossiers collectifs.

Pendant la période de migration, les fonctionnaires de la DGTT réaliseront des contrôles financiers/comptables selon les modalités décrits sous le point IV.4. Après achèvement avec succès de la migration, ces contrôles seront réalisés, selon les besoins, identifiés notamment sur base de l'analyse des données financières et comptables contenues dans les dossiers de projet/dossiers collectifs. Les fonctionnaires peuvent demander à cet effet tous les renseignements complémentaires et auront accès à toutes les pièces et données comptables jugées nécessaires.

Des visites de chantier, effectuées selon les modalités décrites sous IV.4, seront maintenues également après migration, en appui au suivi et contrôle à l'aide des dossiers de projet/dossiers collectifs et en fonction des besoins.

La *Société* fournit sur simple demande tous les renseignements complémentaires qui sont demandés par les fonctionnaires de la DGTT dans le cadre de ce suivi et de ce contrôle et participe à toutes les réunions qui sont organisées à ce sujet par la Direction Générale. Les chefs des projets concernés participent à ces réunions.

Chaque actualisation périodique des dossiers de projet/dossiers collectifs donnera lieu à la rédaction d'un avis de la DGTT au ministre ayant les investissements ferroviaires dans ses attributions concernant l'état d'avancement de l'exécution du programme annuel d'investissements. Copie de cet avis sera adressée à la *Société*.

Des activités de suivi et contrôle supplémentaires peuvent, le cas échéant, être imposées aux fonctionnaires de la DGTT dans le cadre des travaux du CEMM.

#### IV. LES DECISIONS D'INVESTISSEMENTS

Remarque préalable Une fois la migration du système (actuel) d'autorisation et de suivi, basé sur les décisions d'investissements vers le système basé sur les dossiers de projet/dossiers collectifs, est achevée avec succès, le suivi et contrôle par décisions d'investissements décrit ci-dessous, ne sera plus d'application et la *Société* ne sera plus tenue de présenter à la DGTT les décisions d'investissements, les rapports et les listings comptables dont question sous le point IV.4.

Les décisions d'investissements constituent le dernier chaînon dans la planification des investissements ferroviaires. Elles donnent des informations détaillées, tant en ce qui concerne le planning, les aspects financiers et les modalités d'exécution des investissements, que le suivi et le contrôle de leur exécution.

Tous les investissements à charge des crédits budgétaires des investissements ferroviaires du SPF Mobilité et Transports ou à charge d'autres sources financières à contrôler par la DGTT (par exemple le Fonds RER), et mentionnés comme tels dans le plan d'investissements pluriannuel et dans la programmation d'investissements annuelle, font l'objet d'une décision d'investissements. Sont compris sous le terme « investissements », tant les travaux d'investissements que l'acquisition des moyens d'investissements, comme le matériel roulant. Les expropriations nécessaires, les études qui mènent à la réalisation d'un tel investissement et la surveillance qui est exercée lors de cette réalisation, font également partie de l'investissement. N'entrent pas en ligne de compte comme investissements à charge des crédits pour investissements ferroviaires contrôlés par le SPF Mobilité et Transports : les travaux, fournitures ou services ayant trait à l'entretien ou aux investissements à des fins commerciales indépendantes des missions de service public imposées par la loi à la *Société*.

La *Société* présente, selon les modalités définies ci-dessous, toutes les décisions d'investissements pour avis à la DGTT. Chaque décision présentée à la DGTT pour avis doit cadrer dans un projet d'investissements pour lequel dossier de projet/dossier collectif a été établi et transmis à la DGTT.

Les dossiers relatifs aux décisions d'investissements doivent arriver à la DGTT au plus tard 30 jours calendrier :

- après la notification de la commande, en cas de marchés d'entreprise;
- avant le début des travaux, en cas de travaux réalisés en régie.

En cas de non-respect de ce délai, le dossier sera accompagné d'une justification dûment motivée. Cette date limite d'introduction n'est pas d'application pour les dossiers de décision d'investissements complémentaire et de décision relatifs à des petits investissements, pour lesquels les modalités décrites aux points IV.2 et IV.3 sont d'application.

Les dossiers se rapportant à des décisions d'investissements, présentés pour avis après l'expiration de ce délai, à l'exception des décisions d'investissements complémentaires, à l'exception des dossiers accompagnés d'une justification dûment motivée, seront déclarés irrecevables pour le financement à charge des crédits budgétaires pour les investissements ferroviaires sous contrôle du SPF Mobilité et Transports.

La DGTT remet son avis dans les 30 jours calendrier à partir de la date à laquelle le dossier concernant la décision d'investissements a été reçu. Si la DG estime que le dossier est incomplet ou exige de plus amples explications, le délai susmentionné est interrompu à partir de la date à laquelle la DGTT en a informé la *Société* par écrit.

Si le délai dont question ci-dessus est expiré sans que la DGTT ait signifié son avis ou ait demandé des informations complémentaires, la décision d'investissements est considérée comme visée favorablement et la DGTT attribue un numéro d'investissements.

Après avis favorable de la DGTT (appelé « feu vert »), les dépenses réalisées dans le cadre de l'investissement en question, peuvent effectivement être enregistrées à charge des crédits budgétaires concernés, dans les limites du budget mentionné dans la décision et pour autant que les crédits disponibles le permettent.

Les décisions d'investissements relatives au budget d'investissements d'une année déterminée doivent être présentées pour avis au plus tard avant le 31 décembre de cette année à la DGTT. Pour des décisions d'investissements supplémentaires, les dispositions du point IV.2 sont d'application.

#### IV.1 CONTENU ET FORME DES DECISIONS D'INVESTISSEMENTS

Chaque dossier de décision d'investissements comprend au moins les quatre parties suivantes :

- (i) la fiche de synthèse (appelée formulaire 408b);
- (ii) la justification technique;
- (iii) l'estimation financière;
- (iv) les modalités d'exécution.

La fiche de synthèse, la justification technique (à l'exception des plans annexés) et l'estimation financière sont présentées en deux exemplaires, dont un est renvoyé à la *Société* après visa favorable de la DGTT. Les autres documents annexés au dossier de décision d'investissements sont présentés en un seul exemplaire.

(i) La **fiche de synthèse** (formulaire 408b), établie selon un modèle unique, comprend au moins les informations suivantes :

- La description de l'investissement, comprenant :
  - Le libellé exact de l'investissement;
  - La ligne de budget.
- La mention qu'il s'agit, soit, d'une décision d'investissements *initiale*, soit, d'une décision *complémentaire*. Dans ce dernier cas, le(s) numéro(s) d'investissements du (des) feu(x) vert(s) déjà octroyé(s) doit (doivent) être renseigné(s).
- La mention des numéros d'investissements (aussi appelés "numéro de visa" ou "numéro de feu vert") déjà obtenus dans le cadre du même investissement (autres que les éventuels travaux complémentaires).
- Les services de la *Société* qui assurent la réalisation ainsi que les services à charge desquels les dépenses seront comptabilisées.
- Le poste programme, le numéro de fiche comptable, la rubrique, le code de financement ainsi que le numéro du projet auquel l'investissement est lié (numéro de projet).
- La ventilation financière en : Régie, Entreprises et Divers avec subdivisions, pour les deux premiers, en Etudes, Travaux, Surveillance et Sécurité, et pour les Divers, en Tâcherons et Autres.
- Le mode d'attribution des prestations en entreprise et des prestations par tâcheron.
- Le ou les numéro(s) de compte du service réalisateur où les dépenses seront comptabilisées.
- La date de démarrage des travaux (mois/année) et la durée prévue des travaux.
- La date de transmission par la *Société* à la DGTT.

Cette fiche de synthèse (408b) prévoit en outre une case pour le visa de la DGTT et le numéro d'investissements attribué.

Le format de ce formulaire peut être modifié en concertation entre les trois *Sociétés* et la DGTT.

(ii) La **justification technique** comprend au moins les données suivantes :

- L'analyse de la situation existante et de sa problématique;
- L' (Les) objectif(s) de l'investissement (description de la situation après intervention);
- La description de l'intervention (activités, moyens à mettre en œuvre, résultats, etc.);
- Dans le cas de travaux d'investissements, un plan de situation et une vue globale des travaux à entreprendre;
- La référence à la décision interne en vue d'exécuter l'investissement (un document de contrôle interne, un document du Conseil d'Administration, du Comité de Direction, etc.). Le document en question se trouvera en annexe à la justification technique;
- Tous les autres documents jugés nécessaires pour justifier l'investissement sur le plan technique;
- Les coordonnées du responsable technique de l'exécution (fonctionnaire dirigeant).

Si le dossier de projet/dossier collectif auquel se réfère la décision d'investissements contient une justification technique suffisamment détaillée permettant de situer cette décision dans l'ensemble du projet, une simple référence à cette justification contenue dans le dossier correspondant est suffisante.

La justification technique est établie, datée et signée par le fonctionnaire qui est responsable du suivi de l'exécution (le fonctionnaire dirigeant).

(iii) L'**estimation financière**, établie selon un modèle unique, donne les informations suivantes (si pertinentes).

- Les estimations des **coûts en régie**. Une distinction doit être faite entre les coûts de prestations du personnel, les coûts de matières et les autres coûts.

Les coûts de *prestations de personnel* distinguent : les coûts d'étude, les coûts de personnel pour l'exécution des travaux en régie, les coûts de surveillance liés aux mesures de sécurité et les coûts de surveillance pour l'exécution des travaux réalisés par entreprise.

Pour les *matières et autres coûts*, les listes et autres détails nécessaires sont ajoutés.

Tous les coûts pour les prestations en régie sont calculés sur base de mètres.

Les décisions d'investissements pour les coûts d'étude doivent mentionner l'estimation du coût de l'investissement (travaux, acquisition de matériel, etc.) auquel se rapporte l'étude.

- L'estimation des **travaux par tâcheron** (prestations de machines, de grues, etc., interventions de tiers pour le déplacement d'équipements d'utilité publique). Il est mentionné clairement de quels travaux par tâcheron il s'agit et, le cas échéant, il convient d'ajouter un mètre.
- Le montant de l'**adjudication**, c'est-à-dire le montant du marché attribué, dont question au point (iv).

L'estimation financière prend également en compte les éléments suivants :

- les **frais divers**, comme les frais généraux, les frais des procédures d'adjudication, les frais de stockage et les frais de magasinage pour les matières, etc.;
- les **coûts imprévus**.

Le cas échéant, une **clé de répartition** est appliquée à l'estimation des coûts. Celle-ci peut concerner la répartition des coûts entre les sources de financement dont question au budget d'investissements (cf. II.1), les différentes (sous-)rubriques ou, dans des cas exceptionnels, les différents services de la *Société*. La clé de répartition appliquée doit toujours être justifiée au moyen de données techniques.

Toutes les modifications concernant les salaires horaires et les pourcentages de frais sont, dès leur mise en vigueur, communiquées par la *Société* à la DGTT. Des modifications dans les pourcentages de frais de 1% et plus sont corroborées par des documents comptables.

La liste récapitulative des clés de répartition des projets TGV est transmise tous les deux mois par la *Société* à la DGTT. Des modifications dans les clés de répartition de 5 % et plus sont justifiées au moyen de données techniques ou de décisions de gestion.

La Société donnera, à la demande de la DGTT, toute information ou justifications complémentaires de l'évolution des prix unitaires et des prix pour l'utilisation des outils du matériel roulant, des engins spéciaux...

(iv) Les **modalités d'exécution** mentionnent, le cas échéant, les données suivantes.

- Une brève description des modalités d'exécution qui sont mises en œuvre pour la réalisation de l'investissement, avec une référence aux décisions d'investissements apparentées qui sont ou seront introduites : mission d'étude, travaux en régie, travaux par entreprise + surveillance, etc. L'interaction éventuelle entre les travaux en régie et les travaux par entreprise doit être clairement indiquée.
- Le calendrier d'exécution. Il mentionne au moins la date de démarrage et la date prévue pour la fin des travaux en régie (étude et travaux) et/ou la date contractuelle de démarrage et le délai d'exécution des travaux réalisés par entreprise. Si disponible, une présentation graphique du calendrier d'exécution (bar-chart) est annexée.
- Pour les investissements liés à un marché d'entreprise, les documents suivants doivent accompagner le dossier de décision d'investissements :
  - les documents de contrôle interne relatifs au choix de la procédure d'adjudication et à l'approbation du cahier spécial des charges;
  - le cahier spécial des charges, ainsi qu'une sélection de plans qui permettent d'acquérir une bonne compréhension du lieu et de la nature de l'investissement;
  - le procès-verbal d'ouverture des offres;

- le rapport d'analyse comparative des offres et le document de contrôle ou de décision interne se rapportant à l'attribution du marché;
- l'offre approuvée avec le visa de l'autorité compétente de la *Société*.

La justification technique, l'estimation financière et les données sur les modalités d'exécution doivent permettre à la DGTT de juger la conformité de la demande avec le plan/programme d'investissements en vigueur et les dispositions du présent contrat de gestion, ainsi que l'efficacité des moyens qui sont proposés pour réaliser l'investissement. Le dossier de la décision d'investissements doit aussi permettre à la DGTT de vérifier si la législation sur les marchés publics a été respectée.

Le contenu et la forme des dossiers de décision d'investissements peuvent être modifiés en concertation entre les trois *Sociétés* et la DGTT.

#### IV.2 DECISIONS D'INVESTISSEMENTS COMPLEMENTAIRES

La *Société* peut présenter à la DGTT un dossier de décision d'investissements complémentaire, pour une intervention à laquelle un « feu vert » a été octroyé précédemment, dans les cas suivants :

- quand, au cours de l'exécution de l'intervention, il ressort que le montant attribué ne pourra pas suffire à couvrir toutes les dépenses attendues;
- lors du décompte final et à la clôture de l'intervention, quand il ressort que le budget alloué ne suffit pas à couvrir toutes les dépenses réalisées et comptabilisées.

Des dossiers de décision d'investissements complémentaire **intermédiaire** doivent être présentés dès que l'on se rend compte, sur base de l'avancement des travaux, que le montant attribué sera dépassé de 15% ou plus. Dans la justification technique de ces dossiers de décision d'investissements complémentaire intermédiaire, les causes des dépenses supplémentaires sont justifiées de manière détaillée et les pièces justificatives nécessaires (par exemple : les avenants à la commande) sont ajoutées. Des investissements très importants peuvent nécessiter plusieurs décisions d'investissements complémentaires.

Les dossiers de décision d'investissements complémentaire lors du **décompte final** sont présentés au plus tard 45 jours calendrier après la fin des prestations en régie ou après la réception provisoire à l'approbation du décompte final du marché d'entreprise. Les causes des dépenses supplémentaires sont justifiées de manière détaillée dans la justification technique et toutes les pièces justificatives sont ajoutées. Pour les travaux par adjudication, une liste récapitulative de tous les avenants à la commande est ajoutée, accompagnée du document de contrôle interne (approbation) pour chaque avenant.

Ces dossiers de décision d'investissements complémentaire sont établis en référence au dossier de décision d'investissements initial et au « feu vert » octroyé.

#### IV.3 DECISIONS D'INVESTISSEMENTS POUR LES PETITS INVESTISSEMENTS

Les investissements estimés à 10.000,00 € ou moins, qui ne constituent pas un complément d'un « feu vert » accordé auparavant ou une partie (par exemple des coûts d'étude) d'un investissement pour lequel d'autres dossiers seront introduits, feront de préférence l'objet d'un dossier de décisions d'investissements groupées sous la dénomination 'Petits investissements divers'.

De tels dossiers de décision d'investissements, à concurrence de 140.000,00 € maximum, peuvent être introduits, si c'est pertinent, par sous-rubrique et par district, dès que le programme annuel d'investissements est approuvé.

#### IV.4 RAPPORT, CONTRÔLE ET SURVEILLANCE

La *Société* informe la DGTT deux fois par an de l'**état d'avancement** de l'exécution du programme des décisions d'investissements (cfr. II.2).

Par la même occasion, la *Société* transmet à la DGTT les informations concernant :

- Les « feux verts » octroyés aux investissements qui, pour l'une ou l'autre raison, ne sont pas exécutés, en indiquant les raisons de l'annulation.
- Les « feux verts » qui ont été octroyés pour des études, mais qui n'ont pas conduit à une réalisation concrète, en indiquant les raisons pour lesquelles il y a (eu) abandon de la réalisation. Etant donné que de telles prestations d'études ne peuvent pas être considérées comme investissement selon les règles comptables de la *Société*, les feux verts y relatifs seront annulés et les dépenses seront transférées à charge des fonds propres de la *Société*.

La *Société* transmet également chaque mois à la DGTT deux **listes comptables** des dépenses comptabilisées lors du mois précédent et liées aux investissements financés par des crédits budgétaires des investissements ferroviaires du SPF Mobilité et Transports. La première liste mentionne les dépenses d'investissements qui ont obtenu un « feu vert », la deuxième liste mentionne les dépenses d'investissements pour lesquelles un dossier de décision d'investissements doit encore être introduit et/ou un « feu vert » doit encore être attribué.

Ces situations résumées sont établies, selon un modèle unique, par bureau comptable de la *Société* et mentionnent les données suivantes :

Pour la première liste :

- le mois comptable (en principe, le mois auquel se rapporte la liste, mais en cas d'enregistrements correctifs, aussi les mois précédents);
- le numéro de crédit sur lequel les dépenses sont enregistrées;
- le numéro de visa attribué par la DGTT (numéro du feu vert);
- les coûts totaux enregistrés et leur répartition en : personnel, matières, entreprises, autres coûts et frais généraux ou autres appliqués.

Pour la deuxième liste :

- le nom du fonctionnaire dirigeant;
- le mois comptable (en principe, le mois auquel se rapporte la liste, mais en cas d'enregistrements correctifs, aussi les mois précédents);
- le numéro de fiche comptable;
- les coûts totaux enregistrés et leur répartition en : personnel, matières, entreprises, autres coûts et frais généraux ou autres appliqués.
- le numéro de crédit sur lequel les dépenses sont enregistrées;
- une colonne indiquant le type d'erreur, soit : (i) 'K' pour les décisions d'investissement avec feu vert mais dont le montant est insuffisant, (ii) 'G' pour les décisions d'investissements pas encore soumises au visa de la DGTT, (iii) 'A' pour les décisions d'investissements introduites à la DGTT mais pas encore approuvées.

Les dépenses figurant dans la deuxième liste seront automatiquement transférées sur la première liste après attribution d'un feu vert.

Les fonctionnaires de la DGTT **contrôlent** :

- Que les dossiers de décision d'investissements sont corrects et complets, que la décision est conforme à la planification d'investissements en vigueur (conformité aux plans et programmes d'investissements et au dossier de projet/dossier collectif) et au contrat de gestion, que les moyens à mettre en œuvre sont efficaces et que la législation sur les marchés publics est appliquée correctement. L'attribution d'un numéro d'investissements atteste que ce contrôle a été effectué. Les données sur les « feux verts » sont enregistrées dans une banque de données.

La conformité au planning des investissements en vigueur implique, entre autres, que les prévisions budgétaires du programme annuel des décisions d'investissements, initial ou amendé, (cf. II.1) soient respectées. Les prévisions budgétaires ne peuvent ainsi jamais être dépassées pour les niveaux 1, 2 et 3 du programme annuel (initial ou amendé), tandis que les prévisions budgétaires pour les lignes de budget (niveau 4) peuvent être dépassées tout au plus de 15%, cependant sans que ces dernières ne donnent lieu à un dépassement des prévisions des niveaux 1, 2 et 3.

- Que les listes récapitulatives semestrielles sont correctes et complètes.
- Que les listes comptables mensuelles sont correctes et complètes et que les enregistrements comptables concordent avec les prévisions telles qu'indiquées dans les décisions d'investissements. Les données comptables à charge des « feux verts » attribués sont stockées dans une banque de données.

La vérification que les listes comptables mensuelles sont correctes et complètes et que les enregistrements comptables concordent avec les prévisions des « feux verts », s'effectue notamment à l'occasion de **contrôles financiers/comptables** au sein de la *Société*. Les fonctionnaires de la DGTT ont à cette fin accès à toutes les pièces et données comptables qu'ils jugent nécessaires pour l'exercice de leur fonction.

Ces contrôles comptables se réalisent à l'initiative des fonctionnaires de la DGTT, en fonction des besoins et selon une approche fonctionnelle. Chaque contrôle comptable donne lieu à un rapport qui est transmis à la *Société*.

La DGTT transmet également un rapport de synthèse annuel sur les contrôles comptables de l'année précédente à la *Société* et au ministre ayant les investissements ferroviaires dans ses attributions.

La DGTT exerce aussi un contrôle sur l'exécution des investissements par des **visites sur le terrain**.

Ces visites sont organisées en concertation avec le fonctionnaire dirigeant responsable et, le cas échéant, avec le chef de projet. Elles permettent aux fonctionnaires de la DGTT de :

- s'assurer que l'exécution se réalise en conformité avec les documents de référence, à savoir les « feux verts », les dossiers de projet/dossiers collectifs et le planning sur bases annuelle et pluriannuelle;
- se documenter sur d'éventuels écarts par rapport à ces documents de référence, d'en rapporter et, le cas échéant, d'émettre des propositions afin de réduire les écarts constatés.

Les visites sur le terrain ont lieu à l'initiative des fonctionnaires de la DGTT, en fonction des besoins et selon une approche fonctionnelle. Chaque visite sur le terrain donne lieu à un rapport qui est transmis à la *Société*.

La DGTT transmet aussi à la *Société* et au ministre ayant les investissements ferroviaires dans ses attributions un rapport de synthèse annuel sur les visites de terrain menées l'année précédente.

## **V. MIGRATION DU SYSTEME "DECISIONS D'INVESTISSEMENTS (FEUX VERTS)" VERS LE SYSTEME "DOSSIERS DE PROJET/DOSSIERS COLLECTIFS"**

Remarque préalable : dans le texte qui suit, l'abréviation SNCB réfère à la société avant réorganisation au 1<sup>er</sup> janvier 2005.

A la signature du présent contrat de gestion, la planification, le monitoring, le suivi et le contrôle des investissements ferroviaires s'appuient principalement sur seulement trois des quatre instruments décrits ci-dessus, notamment le plan pluriannuel, le programme annuel et le système des feux verts (complété par des contrôles financiers/comptables et des visites de chantier).

A la demande de la DGTT, la SNCB a élaboré en 2002 un modèle de fiche de projet, dont le format a été approuvé par le CEMM. La première édition de fiches, présentée début 2003, a fait l'objet d'une analyse approfondie, réalisée en concertation entre la SNCB, la DGTT et les Régions. Suite à cette analyse, la SNCB a décidé de généraliser l'approche projet et de responsabiliser plus clairement toutes les personnes impliquées dans la planification, la réalisation et le monitoring des projets. La totalité des budgets alloués aux investissements est dorénavant répartie en projets d'investissements et pour chaque projet est nommé un chef de projet. Chaque chef de projet doit établir, soit un dossier de projet, soit un dossier collectif ainsi qu'une fiche de projet, destinée à la communication externe (autre que la DGTT).

Si les deux parties sont bien d'accord de privilégier l'approche projet par rapport au système des décisions d'investissements, ils conviennent qu'actuellement l'approche projet n'est pas encore suffisamment performante pour permettre le basculement d'un système à l'autre sans compromettre la qualité du suivi des investissements.

Le présent plan de migration vise à établir les modalités, les critères et le calendrier du transfert d'un système à l'autre.

Durant la période de migration, la *Société* mettra tout en œuvre pour généraliser et perfectionner l'approche projet et l'outil 'dossier de projet/dossier collectif'. Elle prendra les mesures nécessaires pour garantir le succès de la bonne mise en œuvre ainsi qu'une bonne centralisation et un contrôle interne performant des dossiers avant leur transmission à la DGTT. Elle assurera également la continuité du soutien du Comité de direction à l'approche projet.

La DGTT évaluera la performance du système 'dossier de projet/dossier collectif' au moyen des critères suivants:

- la couverture effective et totale du budget d'investissements par les projets (découpage correct),
- la stabilité de la liste et de la nomenclature des projets (découpage stable),
- le nombre de dossiers introduit dans les délais par rapport au nombre total de dossiers à introduire,
- le respect du modèle imposé,
- la complétude des dossiers,
- la pertinence, l'actualité et l'exactitude des données (entre autres budgétaires),
- la facilité des échanges d'information avec le chef de projet concernant son projet,
- la performance du contrôle interne.

L'actualité, l'exactitude et la complétude seront mesurées, entre autres, par recoupement des données des dossiers de projet/dossiers collectifs avec celles contenues dans les dossiers de décision d'investissements ainsi qu'à l'occasion de contrôles financiers/comptables et de visites de chantier. A cet effet, le système d'avis préalable par la DGTT sur les dossiers de décision d'investissements restera en vigueur jusqu'à la migration. Les justifications techniques dans ces dossiers pourront néanmoins, au fur et à mesure, se simplifier et être remplacées par une référence au dossier de projet/dossier collectif correspondant.

Dans le mois qui suit les dates butoirs pour la transmission des dossiers de projet/dossiers collectifs actualisés à la DGTT, celle-ci organisera une réunion avec la *Société* afin de communiquer et de discuter les résultats de son évaluation.

Après achèvement complet de la migration, le programme d'investissements annuel ne comportera plus de programme de décisions d'investissements ('programme feux verts') et les rapports y relatifs ne doivent plus être présentés. Le rapport d'avancement intermédiaire relatif au programme des dépenses d'investissements ('programme physique'), dont question sous le point II.2, n'est dans ce cas plus exigé non plus.

Une migration graduelle, par Maître d'œuvre (ou service d'exécution, par exemple : Tuc Rail, Eurostation, Euroliège, direction Infrastructure, direction Patrimoine, ...) ou par groupe de projets est également autorisée. Dans tel cas, le programme des décisions d'investissements ('programme feux verts') et les rapports y relatifs, indiqueront, sous un chapitre séparé, les budgets et les coûts des projets concernés (par la migration achevée) afin de maintenir une vue globale du budget et des dépenses.

L'objectif est d'atteindre la migration complète sur une période de trois ans à compter de la date de signature du présent contrat de gestion. Une évaluation aura lieu avant à la fin 2005, 2006 et 2007.

**I. Indexation de la compensation des coûts de mission de service public prévue à l'article 48.**

Le montant de la compensation est exprimé en euros 2005. Il est associé à une valeur d'indice de 114,48 pour l'indice-santé et 118,77 pour l'indice-services. Ces indices se rapportent au mois de novembre de l'année 2004.

Le montant de chaque dotation annuelle est indexé suivant l'évolution de l'indice-santé et de l'indice-services, à concurrence respectivement de 65% et de 35%, par rapport aux indices de référence précités. Les nouveaux indices sont ceux du mois de novembre de l'année qui la précède (par exemple, les indices de novembre 2005 pour déterminer la valeur indexée de la dotation de 2006).

Formule applicable à l'indexation de la dotation pour l'année t :

$$\begin{aligned} & \text{Dotation contractuelle} * ((I_{\text{San}_{\text{nov } t-1}} / I_{\text{San}_{\text{nov } 04}} * 0,65) + (I_{\text{Serv}_{\text{nov } t-1}} / I_{\text{Serv}_{\text{nov } 04}} * 0,35)) \\ & \text{Dotation contractuelle} * ((I_{\text{San}_{\text{nov } t-1}} / 114,48 * 0,65) + (I_{\text{Serv}_{\text{nov } t-1}} / 118,77 * 0,35)) \end{aligned}$$

**II. Indexation de la dotation au financement des investissements (art. 43)**

Le montant des dotations annuelles au financement des investissements est exprimé en euros 2005. Il est associé à une valeur d'indice de 4.335,667 pour les matériaux et de 23,683 pour les salaires. Ces indices reflètent la valeur moyenne annuelle de l'année 2003.

Le montant de chaque dotation annuelle est indexé suivant l'évolution du prix des matériaux (I) et des salaires horaires (S) et ce à concurrence respectivement de 40% et de 60%, par rapport aux indices de référence précités. Les nouveaux indices sont ceux de l'avant-dernière année qui la précède (par exemple, les moyennes annuelles des indices de 2004 pour déterminer la valeur indexée de la dotation de 2006).

Ces facteurs font l'objet d'une communication officielle assurée par le service Agréation des entrepreneurs de la DG Qualité et Sécurité du SPF Economie, PME, Classes moyennes et Energie. Ils servent de référence dans les formules de révision des prix des marchés de travaux et fournitures.

Formule applicable à l'indexation de la dotation pour l'année t :

$$\begin{aligned} & \text{Dotation contractuelle} * ((\text{moy } I_{t-2} / \text{moy } I_{2003} * 0,4) + (\text{moy } S_{t-2} / \text{moy } S_{2003} * 0,6)) = \\ & \text{Dotation contractuelle} * ((\text{moy } I_{t-2} / 4.335,667 * 0,4) + (\text{moy } S_{t-2} / 23,683 * 0,6)) \end{aligned}$$

**Offre « RER »**

Le développement du Réseau Express Régional se réalise en phases conformément à la décision du Conseil des Ministres des 20 et 21 mars 2004.

A dater de l'horaire de décembre 2006, débutera une première phase du service de train RER. Bruxelles sera relié à Termonde, Malines, Louvain, Louvain-la-Neuve, Braine l'Alleud, Braine le Comte avec deux trains par heure et par sens.

Ce service est valable au moins entre 6 heures et 20 heures ; il remplace et élargit l'offre actuelle CityRail sur certaines de ces lignes. Aussi longtemps que les rames spécifiques RER (2008-2009) ne sont pas disponibles, le service est assuré par des automotrices modernisées.

Au fur et à mesure que les rames spécifiques RER sont disponibles, elles sont progressivement introduites sur toutes les lignes exploitées.

**apports financiers au groupe SNCB - hors investissements - en milliers d'euros 2005**  
**financiële steun aan NMBS groep - buiten investeringen - in duizend euro 2005**

		<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>	
missions service public	opdrachten openbare d.	1.083.721	1.083.721	1.083.721	
domicile/travail	woon/werk	20.200	24.500	28.700	
service intérieur tgv	binnenl verkeer hst	3.257	6.996	6.996	note 1 / noot 1
missions de sécurité	veiligheidsopdrachten		7.200	7.200	
exploitation RER	exploitatie GEN			9.188	
transport combiné	gecombineerd vervoer	15.000	30.000	30.000	note 2 / noot 2
<b>TOTAL/TOTAAL</b>		<b>1.122.178</b>	<b>1.152.417</b>	<b>1.165.805</b>	
<b>comparé à 2005</b>	<b>vergelijking met 2005</b>		<b>30.239</b>	<b>43.627</b>	note 3 / noot 3

note 1 le montant 2005 pourra éventuellement augmenter (art. 75)  
le montant 2007 pourra éventuellement être revu (art. 20)  
noot 1 het bedrag 2005 kan eventueel verhogen (art. 75)  
het bedrag 2007 kan eventueel herzien worden (art. 20)

note 2 avantage indirect par subside accordé aux utilisateurs, sous réserve approbation UE  
noot 2 indirect voordeel via subsidie aan de gebruikers, onder voorbehoud goedkeuring EU

note 3 augmentation nette hors index  
noot 3 netto verhoging buiten index

Le tableau fait abstraction de la reprise de la dette, qui diminue les charges du groupe de 300 mio par an  
De tabel houdt geen rekening met de schuldovername, die de lasten van de groep met 300 mio per jaar vermindert

**Informations, rapports et documents à fournir par la SNCB Holding**

Lorsque la DGTT n'est pas mentionnée en tant que destinataire des informations, rapports et documents listés ci-dessous :

- la DGTT est le destinataire par défaut si aucun destinataire n'est mentionné ;
- une copie est transmise à la DGTT, simultanément à l'envoi principal, si d'autres destinataires sont mentionnés.
- les dispositions générales prévoient que : « Toutes les relations avec les autorités publiques font toujours l'objet d'une concertation préalable au niveau des organes de concertation que le Holding a institués. À défaut d'un accord, le holding transmet la proposition initiale, plus un rapport à l'autorité publique. Le rapport comprend l'avis du holding et l'opinion d'au moins une des filiales, et sera communiqué à la/aux filiale(s) concernée(s). La SNCB Holding coordonne après concertation les relations des trois sociétés avec les autorités de tutelle et, de manière plus générale, avec les autorités publiques. En dehors des questions relatives aux fonctions essentielles d'Infrabel, elle coordonne les propositions officielles relatives à l'exécution des missions de service des trois sociétés anonymes de droit public, comme décrit au paragraphe précédent, et centralise le traitement des questions parlementaires. »

**Dispositions générales**

- décision d'acquérir un immeuble ou un droit immobilier qui n'est pas utile à l'exécution des missions ferroviaires, si elle porte sur un montant supérieur à deux millions € au Ministre des Entreprises publiques

**Mission de service public relative à la détention et la gestion de ses participations dans le capital de la SNCB et d'Infrabel**

- Le cas échéant, rapport si l'endettement d'une des sociétés évolue ou risque d'évoluer jusqu'à un niveau constituant un obstacle à une gestion financière saine, au Ministre des Entreprises publiques

**Mission de service public relative aux activités de sécurité et de gardiennage dans le domaine ferroviaire**

- 15 novembre, plan de sûreté annuel se rapportant à l'année suivante, en concertation avec Infrabel et la SNCB ;
- 31 mars 2005, plans d'actions de la SNCB Holding, d'Infrabel et de la SNCB en matière de sécurité d'exploitation, à la DGTT et au Ministre de la Mobilité ;
- semestriellement, reporting coordonné relatif à la mise en œuvre des plans d'action en matière de sécurité d'exploitation, à la DGTT et au Ministre de la Mobilité ;
- 31 mai de chaque année, un rapport relatif à la sécurité d'exploitation portant sur l'exercice précédent (A.R. du 12 mars 2003 et A.R. du 17 novembre 2003), à l'initiative de la SNCB Holding et en collaboration avec Infrabel et la SNCB, au Ministre de la Mobilité et à la DGTT ;
- rapports d'accident à la DGTT ;
- avis techniques relatifs au RID, sur demande de la DGTT.

- en concertation avec la SNCB et Infrabel, une étude de faisabilité relative à l'introduction sur le réseau belge de services de transport offerts par light trains et sur le light rail en général, et particulièrement sur les aspects de sécurité

### **Mission de service public relative à l'acquisition, la construction, l'entretien et la gestion des gares et de leurs dépendances**

- 31 décembre 2005 au plus tard, un plan d'action visant à optimiser l'utilisation et l'occupation de certaines gares, au Ministre des entreprises publiques ;
- 31 janvier 2006, un plan d'action visant à améliorer l'offre de parking pour les voyageurs, au Ministre des entreprises publiques.

### **Investissements**

Plan pluriannuel :

- 30 septembre 2005 : plan d'investissements 2005-2007 des trois sociétés, au Ministre des entreprises publiques ;
- 31 mars 2007 : projet de plan d'investissements pluriannuel 2008-2012 des trois sociétés, en concertation avec Infrabel et la SNCB, au Ministre des entreprises publiques en vue de son approbation par le Gouvernement ;
- 30 juin de chaque année à partir de 2006 : rapport d'évaluation annuel sur l'exécution du plan pluriannuel d'investissements des trois sociétés et, si nécessaire, projet d'actualisation du plan, au Ministre des entreprises publiques via la DGTT (en 2005 : 30 septembre).

#### Programme annuel :

- 15 novembre de chaque année (ou au plus tôt deux mois après modification de la dotation de l'Etat, selon le chapitre XV du présent contrat) : programme d'investissements annuel de l'année suivante des trois sociétés, au Ministre des entreprises publiques via la DGTT ;
- 30 septembre de chaque année : rapport d'avancement intermédiaire sur l'exécution du programme annuel d'investissements des trois sociétés, au Ministre des entreprises publiques via la DGTT ;
- 30 avril de chaque année : rapport d'évaluation annuel sur l'exécution du plan annuel d'investissements des trois sociétés, au Ministre des entreprises publiques via la DGTT ;
- 31 juillet de chaque année à partir de 2006, si nécessaire : amendement au plan annuel d'investissements des trois sociétés, au Ministre des entreprises publiques via la DGTT (en 2005 : 30 septembre).

#### Documents de projet :

- sur base trimestrielle, au plus tard le 15 février, le 30 avril, le 30 septembre et le 15 décembre de chaque année : les dossiers de projet, à la DGTT ;
- 30 juin : mises à jour des fiches de projet destinées à la communication externe, notamment vers les Régions, à la DGTT.

#### Décisions d'investissements :

- Sur base continue et au plus tard le 31 décembre de l'année à laquelle ils se rapportent : les dossiers relatifs aux décisions d'investissements en vue de l'obtention du visa (appelé « feu vert »), à la DGTT (tant que la migration vers le nouveau système de contrôle n'est pas réalisée).

#### **Prestations à fournir par la SNCB Holding pour les besoins de la Nation**

- Dès son approbation, convention conclue dans le cadre des besoins de la nation, et toute information utile relative à son application, à la DGTT.

#### **Aspects transversaux des missions de service public**

- Plan d'action annuel en matière d'intermodalité, à la DGTT ;
- Réponse aux avis du Comité consultatif des usagers ;
- Communication au Comité consultatif des usagers des informations requises et des adaptations importantes envisagées au plan de transport des services de train, ainsi qu'aux tarifs.
- juin 2005, proposition d'actualisation du protocole d'accord définissant les relations entre l'ex-SNCB et le service de médiation

#### **Relations financières**

- 30 septembre 2005, une proposition coordonnée définitive de répartition des crédits globaux d'investissements pour chaque année de 2006 à 2007, après concertation avec Infrabel et la SNCB, au Ministre des entreprises publiques (plus ultérieurement les propositions de révision) ;

- 30 avril de chaque année, rapport annuel spécifique relatif à la consommation de la dotation « Investissements » ;
- situation trimestrielle des dépenses et prélèvements RER
- 30 avril de chaque année, rapport annuel spécifique relatif à la gestion du fonds RER ;
- 30 septembre 2005, projet de plan d'investissements RER des trois sociétés pour la période 2005-2007, après concertation avec Infrabel et la SNCB, au Ministre des entreprises publiques ;
- 31 mars 2007, projet de plan d'investissements RER des trois sociétés pour la période 2008-2012, après concertation avec Infrabel et la SNCB, au Ministre des entreprises publiques ;
- 15 décembre 2005, comptes audités des 3 sociétés et proposition de clé de répartition définitive pour les années 2005 à 2007, au Ministre des Entreprises publiques ;
- justificatifs des frais relatifs au personnel visé à l'article 67.

### **Versement des contributions de l'Etat**

- justificatifs relatifs aux investissements RER;
- annuellement, comptes de l'année précédente et justificatifs relatifs aux investissements ;
- annuellement, approbation des comptes de l'année t par l'Assemblée générale des Actionnaires de la SNCB Holding ;
- 31 décembre de chaque année, approbation du budget de la SNCB Holding par son Conseil d'Administration.

### **Plan d'entreprise**

- 15 novembre 2005, nouveau plan d'entreprise, au Ministre des Entreprises Publiques;
- 15 décembre 2005, nouveau plan d'entreprise coordonné, au Ministre des Entreprises Publiques ;
- à partir de 2006, rapport financier trimestriel de la SNCB Holding et consolidé ;
- Adaptation annuelle du plan d'entreprise, au Ministre des Entreprises Publiques et au Ministre de la Mobilité.

### **Relations avec le FIF**

- Copie des dispositions contractuelles éventuellement conclues par la SNCB Holding avec le F.I.F., à la DGTT.

### **Dispositions diverses**

- Réponse aux demandes du Ministre des entreprises publiques, du Ministre de la Mobilité et de la DGTT ;
- documents du Conseil d'administration de la SNCB Holding ;
- 30 avril de chaque année, comptes annuels, rapport annuel de gestion et rapport du collègue des commissaires, aux Ministres et à la DGTT (Loi du 21 mars 1991) ;
- 30 avril de chaque année, complément au rapport annuel relatif à l'exécution des missions de service public, aux Ministres
- la SNCB-Holding transmet à Infrabel et à la SNCB tous les avis qu'elle formule vis à vis des rapports, demandes ou propositions à soumettre au Ministres des Entreprises publiques, au Ministre de la Mobilité ou à la DGTT..

### **Suivi du contrat**

- 30 avril, rapport relatif aux matières visées aux articles 10 et 38, au Ministre des Entreprises publiques, au Ministre de la Mobilité et à la DGTT ;
- 30 avril, rapport relatif à l'action (de la SNCB Holding + coordination Infrabel et la SNCB) en matière d'environnement et de développement durable, au Ministre de la Mobilité et à la DGTT.
- 30 avril de chaque année, statistiques annuelles, à la DGTT ;

### **Clause de sauvegarde**

- Si la SNCB Holding n'atteint pas les objectifs du contrat, proposition de mesures pour y remédier, à l'État, représenté par la DGTT.

ANNEXE 10<sup>(\*)</sup>

PLAN D'INVESTISSEMENTS COMMUN HARMONISÉ 2005-2007

Grandes gares		Projet		HOLDING		INFRABEL		SNCF		TOTAL			
				2005	2006	2007	Total	2005	2006	2007	Total	2005	2006
Accueil des voyageurs	Grandes gares	Fin		0,2	0,2	0,8	1,2	0,9	0,9	0,2	1,1	0,8	2,1
		GEMBLOUX SPF	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,1	0,0	0,1	0,0	0,1	0,1
		LIEGE-PALAIS SPF	1,1	1,3	2,4	1,5	0,5	2,0	2,5	1,8	4,4	4,4	
		NAMUR SPF	4,8	3,6	1,5	9,9	1,0	2,2	2,1	5,3	3,6	15,2	
		CHARLEROI SUD SPF	0,8	0,1	0,9	2,0	1,0	8,0	11,0	2,8	1,1	11,9	
		MONS SPF	0,3	0,3	0,6	0,6	0,6	0,6	0,3	0,3	0,6	0,6	
		TOURNAI SPF	7,2	5,5	2,3	15,0	4,5	4,7	10,1	19,3	12,4	34,3	
		<b>Total</b>	0,5	0,5	0,5	0,5	0,3	0,3	0,5	0,3	0,8	0,8	
		ANTWERPEN BERCHEM SPF	0,2	3,7	5,5	9,4	3,7	5,0	2,8	11,5	8,7	8,3	20,9
		LEUVEN SPF	0,0	0,0	0,0	0,1	0,1	0,1	0,1	0,0	0,0	0,1	
		Environ. LEUVEN ND SPF	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
		MECHELEN SPF	0,3	0,4	0,0	0,7	0,0	0,1	1,3	2,1	1,3	2,1	
		MOL SPF	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
		VILVOORDE SPF	0,2	0,4	0,2	0,8	6,7	6,0	10,1	22,8	6,4	5,6	
		BRUGGE SPF	1,4	3,3	2,5	7,1	0,3	4,9	12,7	17,9	8,2	25,0	
		GENT SP (avec masterplan) SPF	0,2	0,1	0,1	0,2	1,3	0,4	4,0	5,7	0,4	5,9	
		HALLE SPF	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	
		SINT-NIKLAAS SPF	2,9	7,8	8,3	19,0	12,2	19,5	34,3	66,0	27,3	42,6	
		<b>Total</b>	1,2	3,9	3,6	8,7	0,6	5,2	4,1	9,9	1,8	7,7	
		BRUXELLES CENTRAL SPF	0,0	0,1	0,1	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	
		BRUXELLES CONGRES SPF	0,1	0,1	0,1	0,1	0,9	0,6	4,5	6,0	0,6	4,5	
		BRUXELLES MID SPF	1,2	1,7	0,6	3,5	1,1	1,7	2,0	4,8	3,4	2,6	
		BRUXELLES NORD SPF	0,6	1,4	2,7	4,7	4,7	4,7	4,7	0,6	1,4	2,7	
		BRUXELLES LUXEMBOURG SPF	3,1	7,0	7,9	18,0	2,6	7,5	10,6	20,7	14,5	18,5	
		ETTERBEEK (BV et accès) SPF	13,2	20,2	18,5	52,0	19,2	31,7	65,0	106,0	52,0	73,5	
		<b>Total</b>	15,3	19,3	17,1	51,7	6,2	4,0	9,2	19,4	21,4	23,2	
		P702	19,3	19,3	17,1	51,7	6,2	4,0	9,2	19,4	21,4	23,2	
		Liège-Guillemins	3,5	7,4	1,9	12,8	14,0	11,2	0,5	25,6	0,4	1,2	
		P701	0,4	1,2	2,8	4,4	4,4	4,4	4,4	0,4	1,2	2,8	
		Part PA	3,8	8,6	4,8	17,2	14,0	11,2	0,5	25,6	17,8	19,8	
		Antwerpen-Centraal	11,5	11,3	7,7	30,5	11,5	11,3	7,7	30,5	11,5	11,3	
		Parkings	8,6	13,2	2,2	24,1	8,6	13,2	2,2	24,1	8,6	13,2	
		Tiers & concessions	19,1	27,9	21,9	68,9	20,1	15,1	9,7	45,0	39,2	43,0	
		SPF	20,1	24,5	9,9	54,5	20,1	15,1	9,7	45,0	20,1	24,5	
		Autres financements	32,3	48,1	40,4	120,9	39,4	46,8	64,7	160,9	71,7	95,0	
		SPF	20,1	24,5	9,9	54,5	20,1	15,1	9,7	45,0	20,1	24,5	
		Autres financements	12,2	23,6	30,5	66,4	19,3	31,7	55,0	115,9	51,6	70,3	
		<b>Total</b>	151,1	214,5	185,9	545,5	193,4	256,6	408,1	771,8	273,3	387,7	

(\*) A.R. 16.11.2006



Groupe SNCB - Plan d'investissement 2005-2007 (Mio € 2005)

Projet	Fin	2005			2006			2007			TOTAL				
		HOLDING	2005	2006	2007	2005	2006	2007	2005	2006		2007			
Parkings	GEMBLoux	SPF	0,1	1,3	1,7	3,1					0,1	1,3	1,7	3,1	
	MONS	SPF	0,5	1,8	1,0	3,3					0,5	1,8	1,0	3,3	
	ST GHISLAIN	SPF	0,3	2,1		2,4					0,3	2,1		2,4	
	ANS	SPF	1,3			1,3						1,3		1,3	
	CHARLEROI-SUD	SPF	0,6	0,6	1,2						0,6	0,6	1,2		
	HUY	SPF	0,5	0,5	1,0							0,5	0,5	1,0	
	BRAINE-LE-COMTE	SPF		0,7	0,7							0,7	0,7		
	PEPINSTER	SPF		0,6	0,6							0,6	0,6		
	NAMUR	SPF	0,1	0,5		0,6					0,1	0,5		0,6	
	JURBISE	SPF	0,1	0,4		0,5					0,1	0,4		0,5	
	MARCHIENNE AU PONT	SPF	0,2	0,2		0,4					0,2	0,2		0,4	
	SOIGNIES	SPF	0,1	0,4		0,4					0,1	0,4		0,4	
	TOURNAI	SPF		0,3	0,3							0,3	0,3		
	ECAUSSINNES	SPF	0,0	0,2		0,2					0,0	0,2		0,2	
	VERVIERS	SPF	0,2			0,2					0,2			0,2	
	STATTE	SPF	0,1	0,1		0,2					0,1	0,1		0,2	
	Autres petits projets	SPF	0,3	0,2	0,1	0,6					0,3	0,2	0,1	0,6	
	Div.gares Sud-Ouest	SPF	0,1	0,1	0,2						0,1	0,1	0,2		
	Div.gares Sud-Est	SPF	0,1	0,4	0,5						0,1	0,4	0,5		
	<b>TOTAL</b>	<b>SPF</b>	<b>2,5</b>	<b>9,1</b>	<b>5,9</b>	<b>17,5</b>					<b>2,5</b>	<b>9,1</b>	<b>5,9</b>	<b>17,5</b>	
	W	GENT ST PIETERS	SPF	5,1	10,1	10,0	25,2					5,1	10,1	10,0	25,2
		BRUGGE	SPF	0,5	7,8	7,8	16,1					0,5	7,8	7,8	16,1
		HASSELLT	SPF	0,5	5,0	4,8	10,3					0,5	5,0	4,8	10,3
LANDEN		SPF	0,0	0,5	1,0	1,5					0,0	0,5	1,0	1,5	
MECHELEN		SPF	0,4	0,5	0,9						0,4	0,5	0,9		
WAREGEM		SPF	0,7	0,1		0,8					0,7	0,1		0,8	
COOSTENDE		SPF	0,0	0,5		0,5					0,0	0,5		0,5	
DENDERMONDE		SPF	0,0	0,0	0,4	0,4					0,0	0,0	0,4	0,4	
OPWIJK		SPF	0,0	0,2	0,2	0,4					0,0	0,2	0,2	0,4	
MERELBEKE		SPF	0,0	0,4		0,4					0,0	0,4		0,4	
RONSE		SPF	0,0	0,2	0,2	0,3					0,0	0,2	0,2	0,3	
BURST		SPF	0,2	0,1		0,3					0,2	0,1		0,3	
NEERPELT		SPF	0,3	0,1		0,3					0,3	0,1		0,3	
TIELEN		SPF	0,2	0,2		0,2					0,2	0,2		0,2	
LEDE		SPF	0,0	0,2		0,2					0,0	0,2		0,2	
SCHULEN		SPF	0,2			0,2					0,2			0,2	
DE PINTE		SPF	0,1	0,1		0,2					0,1	0,1		0,2	
Autres petits projets		SPF	0,1	0,0	0,0	0,2					0,1	0,0	0,0	0,2	
Div.gares Nord-Ouest		SPF	0,1	0,1	0,1	0,3					0,1	0,1	0,1	0,3	
Div.gares Nord-Est		SPF	0,1	0,4	0,3	0,8					0,1	0,4	0,3	0,8	
<b>TOTAL</b>		<b>SPF</b>	<b>7,8</b>	<b>26,3</b>	<b>25,2</b>	<b>59,4</b>					<b>7,8</b>	<b>26,3</b>	<b>25,2</b>	<b>59,4</b>	
VL		Div.gares Centre	SPF	0,1	0,1	0,2					0,1	0,1	0,2		
<b>TOTAL</b>		<b>SPF</b>	<b>10,3</b>	<b>35,6</b>	<b>31,2</b>	<b>77,1</b>					<b>10,3</b>	<b>35,6</b>	<b>31,2</b>	<b>77,1</b>	
Autres	Rehaussement quais	SPF													
	Abris, éclairage	SPF													
	Rénovation Fac. Man.	SPF													
	Rénovations diverses	SPF													
	Accès PMR	SPF													
Divers	SPF														
<b>TOTAL</b>	<b>SPF</b>	<b>3,7</b>	<b>3,9</b>	<b>1,9</b>	<b>9,5</b>	<b>6,8</b>	<b>9,4</b>	<b>6,4</b>	<b>22,6</b>	<b>10,5</b>	<b>13,3</b>	<b>8,3</b>	<b>32,1</b>		











Groupe SNCB - Plan d'investissement 2005-2007 (Mio € 2005)

	Projet	2005		2006		2007		2005		2006		2007		2005		2006		2007		Total		
		HOLDING	Total	HOLDING	Total	HOLDING	Total	INFRABEL	Total	INFRABEL	Total	INFRABEL	Total	SNCB	Total	SNCB	Total	SNCB	Total			
Divers	SPF	Fin																				
		tunnel Josphat	RER																			
		L161	RER																			
		L124 - (Linkebeek - Braine l'Alleud)	RER																			
		L50A	RER																			
		Gares et parkings	RER																			
		Bxl + dpt	RER	0,2	0,6	0,7	1,5	0,2	0,3	1,6	2,1											
		TOTAL	RER	2,3	5,9	3,7	11,8	75,4	190,3	221,3	487,0											
		SPF	SPF					108,9	139,1	158,7	406,6											
		EUROPE	EU					3,0	4,5	2,5	10,0											
PPP/Préfin.	P/P					6,5	30,0	215,7	252,2													
RER	RER	2,3	5,9	3,7	11,8	75,4	190,3	221,3	487,0													
Informa-tique	SPF	Général	SPF																			
		F	SPF																			
		HR	SPF																			
		OP	SPF																			
		VG	SPF																			
		M	SPF																			
		TR	SPF																			
		R	SPF																			
		I	SPF																			
		PA	SPF																			
Divers	SPF	ICT	SPF																			
		Divers	SPF	21,1	24,3	27,2	72,6	9,5	9,7	9,7	28,9	3,8	4,0	4,0	11,8	3,8	4,0	4,0	11,8	3,8	4,0	4,0
		Général	FP																			
		F	FP																			
		HR	FP																			
		OP	FP																			
		BC	FP																			
		VG	FP																			
		M	FP																			
		TR	FP																			
PA	FP																					
ICT	FP																					
Divers	FP	3,7	0,4	0,1	4,2																	
Telecom	FP	FP	5,2	5,2	5,2	15,6																
		Bâtiments direction & divers	FP	3,6	0,5	0,5	4,6															
		Fac.man.	FP	1,3	1,6	1,4	4,3															
		Divers	FP	0,1			0,1															
		Divers	FP																			
TOTAL	SPF	SPF	21,1	24,3	27,2	72,6	9,5	9,7	9,7	28,9	17,9	21,0	16,1	53,5	47,0	55,0	48,5	55,0	48,5	53,0	156,6	
		FP	13,9	7,7	7,2	28,8																
		DIV					10,6	2,1	2,7	15,4												
Autres financements	FP	FP																				
		FP																				
		DIV																				

(\*) un montant de 100,6 mio € est à prévoir en 2007 sur FP de la SNCB Holding, suite aux opérations SREB/SLB conclues par la SNCB unitaire < 2005.

**ANNEXE 11<sup>(\*)</sup>**

**Echéancier des charges relatives au solde de financement de la réalisation du TGV**

Boekjaar Exercice	Jaarlijkse dotatie Dotation annuelle
2007 – 2008	€ 13.463.000,00
2009 – 2036	€ 16.571.000,00

Payable annuellement au 30 juin

---

<sup>(\*)</sup>A.R. 16.11.2006

## ANNEXE 11 bis<sup>(\*\*)</sup>

L'indice utilisé pour actualiser les sommes versées au Fonds RER est basé sur l'évolution des prix des matériaux (I) et des salaires horaires (S) et ce, à concurrence respectivement de 40% et de 60%. Les indices sont ceux de l'avant-dernière année qui la précède (par exemple, les moyennes annuelles des indices de 1999 pour déterminer la valeur indexée de 2001).

Ces facteurs font l'objet d'une communication officielle assurée par le service Agréation des entrepreneurs de la DG Qualité et Sécurité du SPF Economie, PME, Classes moyennes et Énergie. Ils servent de référence dans les formules de révision des prix des marchés de travaux et fournitures.

L'indice des prix utilisé pour l'actualisation des montants versés au Fonds RER est établi comme suit :

- évolution du prix des matériaux (I) à concurrence de 40% ;
- évolution des salaires horaires (S) à concurrence de 60%.

Les indices pour une année déterminée sont les prix observés en moyenne deux années auparavant (par exemple, les moyennes annuelles des prix observés en 1999 pour calculer la valeur de l'indice en 2001).

### A titre d'information et de clarification – situation actuelle

#### FONDS RER Indice des prix à appliquer

	I	S	I base 100	S base 100	Indice pondéré	Croissance
2001	3.897,500	21,077	100,00	100,00	100,0000	
2002	4.067,333	21,446	104,36	101,75	102,7934	2,793%
2003	4.133,417	22,331	106,05	105,95	105,9910	3,111%
2004	4.162,667	23,425	106,80	111,14	109,4055	3,221%
2005	4.335,667	23,683	111,24	112,36	111,9154	2,294%
2006	4.814,083	24,259	123,52	115,10	118,4651	5,852%
2007	5.085,583	24,931	130,48	118,29	123,1645	3,967%
2008	6.037,833	25,600	154,92	121,46	134,8419	9,481%

---

<sup>(\*\*)</sup> A.R. 10.05.2007

Formule : 40% indice I et 60% indice S

		Nominal	Valeur 2001	
Paiements	8/01/2004	51.000.000	48.117.293	Indice 2003
	2/08/2005	370.419.000	330.981.259	Indice 2005
	19/01/2007	210.709.000	177.865.886	Indice 2006
	<b>TOTAL</b>	<b>632.128.000</b>	<b>556.964.438</b>	

**ANNEXE 12<sup>(\*)</sup>**

**LE CADRE DU SSICF EN EQUIVALENTS TEMPS PLEIN :**

Grade	
Chef de Service	1
Chef de section	3
Juriste (niveau A)	1
Expert spécialisé (niveau A)	9,5
Expert (niveau B)	5,25
Assistants (niveau C)	5,25
Total	25

---

<sup>(\*)</sup>A.R. 16.11.2006