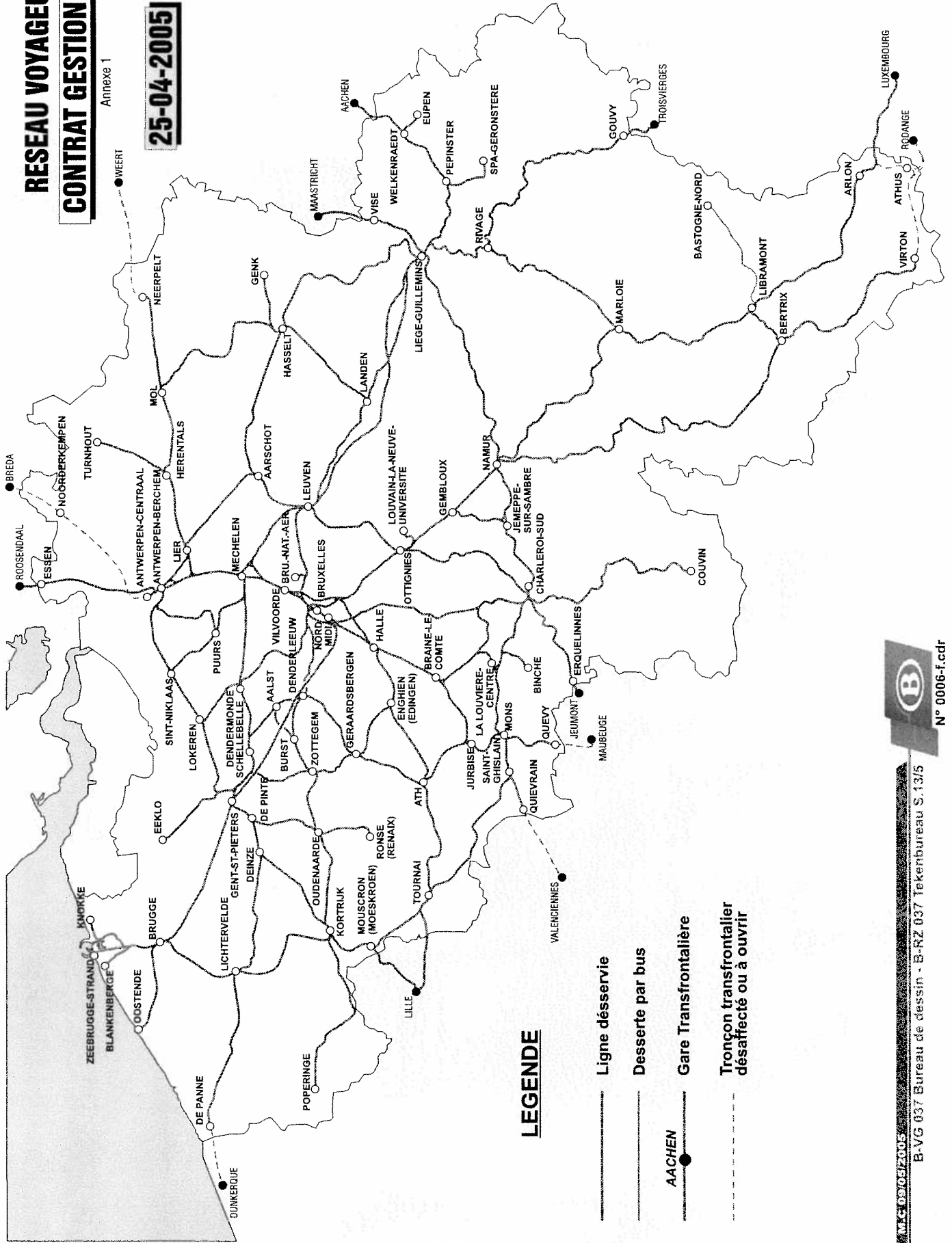


RESEAU VOYAGEURS

CONTRAT GESTION 2005

Annexe 1

25-04-2005



LEGENDE

— Ligne desservie

— Desserte par bus

● Gare Transfrontalière

--- Tronçon transfrontalier désaffecté ou à ouvrir

AACHEN ●



N° 0006-f.cdr

Arrêts principaux

Annexe 2

AALST
AALTER
AARSCHOT
ANTWERPEN-BERCHEM
ANTWERPEN-CENTRAAL
ARLON
ATH
BRAINE-I'ALLEUD
BRAINE-LE-COMTE
BRU.-CENT.
BRU.-LUXEMBG
BRU.-MIDI/ZUID
BRU.-NAT-LUCHTHAVEN
BRU.-NOORD/NORD
BRU.-SCHUMAN
BRUGGE
CHARLEROI-SUD
CINEY
DEINZE
DENDERLEEUV
DENDERMONDE
DIEST
DINANT
ENGHIEN/EDINGEN
ETTERBEEK
GEEL
GEMBLOUX
GENT-DAMPOORT
GENT-SINT-PIETERS
GERAARDSBERGEN
HALLE
HASSELT
HERENTALS
HUY
IEPER
JETTE
KNOKKE
KORTRIJK
LA LOUVIERE CENTRE
LA LOUVIERE-SUD
LANDEN
LEDE
LEUVEN

LEUZE
LIBRAMONT
LICHTERVELDE
LIEDEKERKE
LIEGE-GUILLEMINS
LIEGE-PALAIS
LIER
LOKEREN
LOUVAIN-LA-NEUVE-UNIV.
LUTTRE
MECHELEN
MECHELEN-NEKKERSPOEL
MOL
MONS
MOUSCRON/MOESKROEN
NAMUR
NIVELLES
OOSTENDE
OTTIGNIES
OUDENAARDE
RIXENSART
ROESELARE
SCHAARBEEK
SOIGNIES
ST-GEN-RODE/RHODE-ST-GEN
ST-GHISLAIN
ST-NIKLAAS
ST-TRUIDEN
TAMINES
TIENEN
TORHOUT
TOURNAI
TUBIZE
TURNHOUT
VERVIERS-CENTRAL
VILVOORDE
WAREGEM
WAREMME
WATERLOO
WAVRE
WETTEREN
ZOTTEGEM

Total : 85

Arrêts secondaires	Desserte cadencée				Desserte non cadencée en semaine
	Semaine		Week-end		
	Horaire	Bihoraire	Horaire	Bihoraire	
AALST-KERREBROEK					X
AARSELE					X
ACREN	X			X	
AISEAU	X			X	
ALKEN	X				
AMAY	X			X	
AMPSIN	X			X	
ANDENNE	X		X		
ANGLEUR	X			X	
ANS	X		X		
ANSEREMME		X		X	
ANTOING	X		X		
ANTWERPEN-DAM	X		X		
ANTWERPEN-LUCHTBAL	X		X		
ANTWERPEN-NOORDERDOKKEN	X		X		
ANTWERPEN-OOST	X		X		
ANTWERPEN-ZUID	X			X	
ANZEGEM	X				
APPELTERRE	X		X		
ARCHENNES	X		X		
ASSE	X		X		
ASSESE	X			X	
AUVELAIS	X		X		
AYE		X		X	
AYWAILLE		X		X	
BAASRODE-ZUID	X				
BALEGEM-DORP	X		X		
BALEGEM-ZUID	X				
BALEN	X			X	
BAMBRUGGE					X
BARVAUX		X		X	
BAS-OHA	X			X	
BASSE-WAVRE	X		X		
BEAURAING		X		X	
BEERNEM	X		X		
BEERSEL	X				
BEGIJNENDIJK	X		X		
BEIGNEE					X
BELLEM	X		X		
BELSELE	X		X		
BERCHEM-ST-AG-BERCHEM	X		X		
BERINGEN	X			X	
BERLAAR	X		X		
BERTRIX	X		X		
BERZEE	X			X	
BEUZET	X			X	
BEVEREN	X		X		
BIERGES-WALIBI	X		X		
BIERSET-AWANS	X			X	
BILZEN	X		X		
BINCHE	X		X		
BISSEGEM	X		X		
BLANKENBERGE	X		X		
BLANMONT	X			X	
BLATON	X		X		
BLERET	X				
BOCKSTAEL	X			X	
BOECHOUT	X		X		
BOITSFORT/BOSVOORDE	X		X		
BOKRIJK	X		X		
BOMAL		X		X	
BOOISCHOT	X		X		
BOOM	X				
BOONDAEL/BOONDAAL	X				
BOORTMEERBEEK	X		X		
BORDET	X				
BORNEM	X		X		
BOUSSU	X		X		
BOUWEL	X		X		
BRACQUEGNIES	X			X	
BRESSOUX	X		X		
BRUGELLETTE	X			X	
BRUGGE-SINT-PIETERS	X			X	
BUDA	X				
BUGGENHOUT	X		X		
BUIZINGEN	X		X		
BURST	X		X		
CALLENELLE					X
CAMBRON-CASTEAU	X			X	
CARLSBOURG		X		X	
CARNIERES	X			X	
CEROUX-MOUSTY	X			X	
CHAPELLE-DIEU					X
CHAPOIS		X		X	
CHARLEROI-OUEST	X			X	
CHASTRE	X			X	
CHATEAU-DE-SEILLES	X			X	

Arrêts secondaires	Desserte cadencée				Desserte non cadencée en semaine
	Semaine		Week-end		
	Horaire	Bihoraire	Horaire	Bihoraire	
CHATELET	X		X		
CHENEE	X			X	
COMBLAIN-LA-TOUR		X		X	
COMINES/KOMEN	X		X		
COO		X		X	
COUILLET	X				
COURCELLES-MOTTE	X			X	
COURRIERE	X			X	
COUR-SUR-HEURE				X	X
COURT-SAINT-ETIENNE	X			X	
COUVIN	X			X	
DAVE-SAINT-MARTIN	X			X	
DE HOEK	X		X		
DE PANNE	X		X		
DE PINTE	X			X	
DELTA	X				
DIEGEM	X		X		
DIEPENBEEK	X		X		
DIKSMUIDE	X		X		
DILBEEK	X		X		
DOLHAIN-GILEPPE	X		X		
DRONGEN	X		X		
DUFFEL	X		X		
DUINBERGEN	X		X		
ECAUSSINNES	X		X		
EDE	X				
EKLO	X			X	
EICHEM	X		X		
EINE	X			X	
EKE-NAZARETH	X			X	
EKEREN	X		X		
ENGIS	X			X	
EPPEGEM	X		X		
ERBISOEUL	X			X	
EREMBODEGEM	X		X		
ERNAGE	X			X	
ERPE-MERE					X
ERPS-KWERPS	X			X	
ERQUELINNES	X			X	
ERQUELINNES-VILLAGE	X			X	
ESNEUX		X		X	
ESSEN	X		X		
ESSENE-LOMBEEK	X		X		
EUPEN	X		X		
EVERE	X				
EZEMAAL	X			X	
FAMILLEUREUX	X				
FARCIENNES	X			X	
FAUX	X			X	
FEXHE-LE-HT-CLOCHER	X			X	
FLAWINNE	X			X	
FLEMALLE-GRANDE	X			X	
FLEMALLE-HAUTE	X		X		
FLEURUS	X			X	
FLOREE	X				
FLOREFFE	X			X	
FLORENVILLE		X		X	
FLORIVAL	X		X		
FONTAINE-VALMONT	X			X	
FORCHIES	X			X	
FOREST-EST/VORST-OOST	X		X		
FOREST-MIDI/VORST-ZUID	X		X		
FORRIERES		X		X	
FRAIPONT	X			X	
FRAMERIES	X				
FRANCHIMONT	X		X		
FRANIERE	X			X	
FROYENNES					X
GALMAARDEN	X			X	
GASTUCHE	X		X		
GAVERE-ASPER	X			X	
GEDINNE		X		X	
GENDRON-CELLES		X		X	
GENK	X		X		
GENLY	X				
GENTBRUGGE	X			X	
GENVAL	X		X		
GHLIN	X				
GLONS	X		X		
GODARVILLE	X			X	
GODINNE	X		X		
GONTRODE	X		X		
GOUVY		X		X	
GOUY-LEZ-PIETON	X			X	
GRAIDE		X		X	
GROENENDAAL	X		X		
GROOT-BIJGAARDEN	X		X		

Arrêts secondaires	Desserte cadencée				Desserte non cadencée en semaine
	Semaine		Week-end		
	Horaire	Bihoraire	Horaire	Bihoraire	
GRUPONT		X		X	
HAACHT	X		X		
HAALERT	X		X		
HABAY		X		X	
HAININ	X		X		
HAMBOS	X				
HAMOIR		X		X	
HAM-SUR-HEURE				X	X
HANSBEKE	X		X		
HARCHIES					X
HARELBEKE	X		X		
HAREN	X				
HAREN-ZUID/SUD	X			X	
HAUTE-FLONE	X			X	
HAVERSIN		X		X	
HAVRE	X			X	
HEIDE	X		X		
HEIST	X		X		
HEIST-OP-DEN-BERG	X		X		
HEIZIJDE	X			X	
HEMIKSEM	X				
HENNUYERES	X		X		
HERENT	X			X	
HERNE	X			X	
HERSEAUX	X		X		
HERSTAL	X		X		
HERZELE	X		X		
HEUSDEN	X			X	
HEVER	X				
HEVERLEE	X		X		
HILLEGEM	X				
HOBOKEN-POLDER	X				
HOEILAART	X		X		
HOFSTADE	X				
HOLLEKEN	X		X		
HONY		X		X	
HOURAING	X			X	
HOUPES	X				
HOUYET		X		X	
HOVE	X		X		
HUIZINGEN	X				
IDDERGEM	X		X		
IDEGEM	X		X		
INGELMUNSTER	X		X		
IZEGEM	X		X		
JAMBES	X		X		
JAMBES-EST		X		X	
JAMIOULX				X	X
JEMAPPES	X		X		
JEMELLE	X		X		
JEMEPPE-SUR-MEUSE	X			X	
JEMEPPE-SUR-SAMBRE	X		X		
JURBISE	X		X		
JUSLENVILLE	X		X		
KALMTHOUT	X		X		
KAPELLEN	X		X		
KAPELLE-OP-DEN-BOS	X		X		
KESSEL	X		X		
KIEWIT	X		X		
KIJKUIT	X		X		
KOKSIJDE	X		X		
KONTICH	X		X		
KORTEMARK	X		X		
KORTENBERG	X			X	
KWATRECHT	X		X		
LA HULPE	X		X		
LA ROCHE	X			X	
LABUISSIERE	X			X	
LANDEGEM	X		X		
LANDELIES	X			X	
LANDSKOUTER					X
LANGDORP	X			X	
LEBBEKE	X			X	
LEIGNON		X		X	
LEMAN	X				
LEMBEEK	X		X		
LENS	X			X	
LEOPOLDSBURG	X			X	
LESSINES	X			X	
LEVAL	X		X		
LIEGE-JONFOSSE	X		X		
LIERDE	X		X		
LIERS	X		X		
LIGNY	X			X	
LILLOIS	X		X		
LIMAL	X		X		
LINKEBEEK	X		X		
LISSEWEGE	X			X	

Arrêts secondaires	Desserte cadencée				Desserte non cadencée en semaine
	Semaine		Week-end		
	Horaire	Bihoraire	Horaire	Bihoraire	
LOBBES	X			X	
LODELINSART	X			X	
LOMMEL	X		X		
LONDERZEEL	X		X		
LONZEE	X			X	
LOT	X		X		
LUSTIN	X		X		
MAFFLE	X			X	
MALDEREN	X		X		
MANAGE	X			X	
MARBEHAN	X		X		
MARCHE-EN-FAMENNE		X		X	
MARCHE-LES-DAMES	X			X	
MARCHE-LEZ-ECAUSSINNES	X				
MARCHIENNE-AU-PONT	X		X		
MARCHIENNE-ZONE	X			X	
MARIA-AALTER	X		X		
MARIEMBOURG	X			X	
MARLOIE	X		X		
MASNUY-SAINT-PIERRE	X				
MAUBRAY					X
MAZY					X
MEISER	X				
MELKOUWEN	X		X		
MELLE	X		X		
MELREUX-HOTTON		X		X	
MELSELE	X			X	
MENEN	X		X		
MERCHTEM	X			X	
MERELBEKE	X		X		
MERODE	X				
MERY		X		X	
MEVERGNIES-ATTRE	X				
MILMORT	X		X		
MOENSBERG	X				
MOLLEM	X			X	
MOMALLE	X			X	
MONT-SAINT-GUIBERT	X			X	
MOORTSELE	X		X		
MORLANWELZ	X			X	
MORTSEL	X		X		
MORTSEL-DEURNESTEENWEG	X		X		
MORTSEL-OUDE-GOD	X		X		
MOUSTIER	X			X	
MUIZEN	X		X		
MUNKZWALM	X		X		
NAMECHE	X			X	
NANINNE	X			X	
NATOYE	X			X	
NEERPELT	X		X		
NEERWINDEN	X			X	
NESSONVAUX	X			X	
NEUFCHATEAU		X		X	
NEUFVILLES	X				
NIEL	X				
NIEUWKERKEN-WAAS	X			X	
NIJLEN	X		X		
NIMY	X			X	
NINOVE	X		X		
NOSSEGEM	X			X	
OBAIX-BUZET					X
OBOURG	X				
OKEGEM	X		X		
OLEN	X		X		
OOSTKAMP	X		X		
OPWIJK	X		X		
OUDEGEM	X				
OUD-HEVERLEE	X		X		
OVERPELT	X		X		
PALISEUL		X		X	
PAPIGNIES	X			X	
PECROT	X		X		
PEPINSTER	X		X		
PEPINSTER-CITE	X		X		
PERUWELZ	X		X		
PHILIPPEVILLE	X			X	
PIETON	X			X	
POIX-SAINT-HUBERT		X		X	
PONT-A-CELLES	X			X	
PONT-DE-SERAING	X			X	
POPERINGE	X		X		
POULSEUR		X		X	
PROFONDSART	X		X		
PRY					X
PUURS	X		X		
QUAREGNON	X		X		
QUEVY	X				
QUIEVRAIN	X		X		

Arrêts secondaires	Desserte cadencée				Desserte non cadencée en semaine
	Semaine		Week-end		
	Horaire	Bihoraire	Horaire	Bihoraire	
REBAIX	X			X	
REMICOURT	X			X	
RHISNES	X			X	
RIVAGE		X		X	
RONET	X			X	
RONSE/RENAIX	X			X	
ROUX	X			X	
RUISBR.-SAUVEGARDE	X				
RUISBROEK	X		X		
SART-BERNARD	X			X	
SHELDEWINDEKE	X		X		
SHELLE	X				
SHELLEBELLE	X		X		
SCHENDELBEKE	X		X		
SCHOONAARDE	X		X		
SCHULEN	X			X	
SCLAIGNEAUX	X			X	
SCLESSIN	X				
SERSKAMP	X		X		
SILLY	X		X		
SINAAI	X		X		
SLEIDINGE	X			X	
SOLRE-SUR-SAMBRE	X			X	
SPA	X		X		
SPA-GERONSTERE	X		X		
STATTE	X		X		
ST-DENIJS-BOEKEL	X				
ST-DENIS-BOVESSE	X			X	
ST-GILLIS	X			X	
ST-JOB	X				
ST-JORIS-WEERT	X		X		
ST-KATELIJNE-WAVER	X		X		
ST-MARIABURG	X		X		
ST-MARTENS-BODEGEM	X		X		
STOCKEM		X		X	
SY		X		X	
TEMSE	X		X		
TERHAGEN	X				
TERNAT	X		X		
TESTELT	X			X	
THEUX	X		X		
THIEU	X			X	
THUIN	X			X	
THULIN	X		X		
TIELEN	X		X		
TIELT	X		X		
TILFF		X		X	
TILLY	X			X	
TOLLEMBEEK	X			X	
TONGEREN	X		X		
TROIS-PONTS		X		X	
TROOZ	X			X	
UCCLE/UKKEL-CALEVOET	X		X		
UCCLE/UKKEL-STALLE	X		X		
VELTEM	X			X	
VERTRIJK	X			X	
VERVIERS-PALAIS	X		X		
VEURNE	X		X		
VIANE-MOERBEKE	X			X	
VICHTE	X				
VIELSALM		X		X	
VIJFHUIZEN					X
VILLE-POMMEROEUL					X
VILLERS-LA-VILLE	X			X	
VIRTON		X		X	
VISE	X		X		
VIVILLE		X		X	
VOROUX	X				
WAARSCHOOT	X			X	
WALCOURT	X			X	
WATERMAEL/WATERMAAL	X		X		
WEERDE	X		X		
WELKENRAEDT	X		X		
WELLE	X				
WERVIK	X		X		
WESPELAAR-TILDONK	X		X		
WEVELGEM	X		X		
WEZEMAAL	X		X		
WICHELEN	X				
WIJGMAAL	X		X		
WILDERT	X		X		
WILLEBROEK	X		X		
WONDELGEM	X			X	
YVES-GOMEZEE				X	X
YVOIR	X		X		
ZANDBERGEN	X		X		
ZAVENTEM	X		X		
ZEDELGEM	X		X		

Arrêts secondaires	Desserte cadencée				Desserte non cadencée en semaine
	Semaine		Week-end		
	Horaire	Bihoraire	Horaire	Bihoraire	
ZELE	X		X		
ZELLIK	X			X	
ZICHEM	X			X	
ZINGEM	X			X	
ZOLDER	X			X	
ZWANKENDAMME	X			X	
ZWIJNDRECHT	X			X	

Total:445

Bihoraire = desserte toutes les deux heures

Dérogations et arrêts à statut spécial

Arrêts à statut spécial

BRU.-CONGR. : Desserte uniquement du lundi au vendredi pendant les heures d'ouverture de la gare (de 5h30 à 18h40)
BRU.-CHAP./KAP. : Desserte uniquement du lundi au vendredi pendant les heures d'ouverture de la gare (de 5h30 à 18h40)
ZEEBRUGGE-DORP : Desserte du lundi au vendredi en-dehors de la période touristique
ZEEBRUGGE-STRAND : Desserte toute l'année le week-end et uniquement la semaine en période touristique
BASTOGNE-NORD : Desserte par bus
BASTOGNE-SUD : Desserte par bus

Total : 6

Dérogations à la desserte minimale :

Desserte toutes les 2 heures le week-end

L 123 : ENGHEN - GERAARSBERGEN
L 86 : DE PINTE - OUDENAARDE

Rappel :

Lignes non desservies le week-end

L 26 : VILVOORDE - HALLE
L 52 : ANTWERPEN C. - PUURS
L 82 : AALST - BURST
L 144 : JEMEPPE-SUR-SAMBRE - GEMBLoux

ANNEXE 2 bis^(*)

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

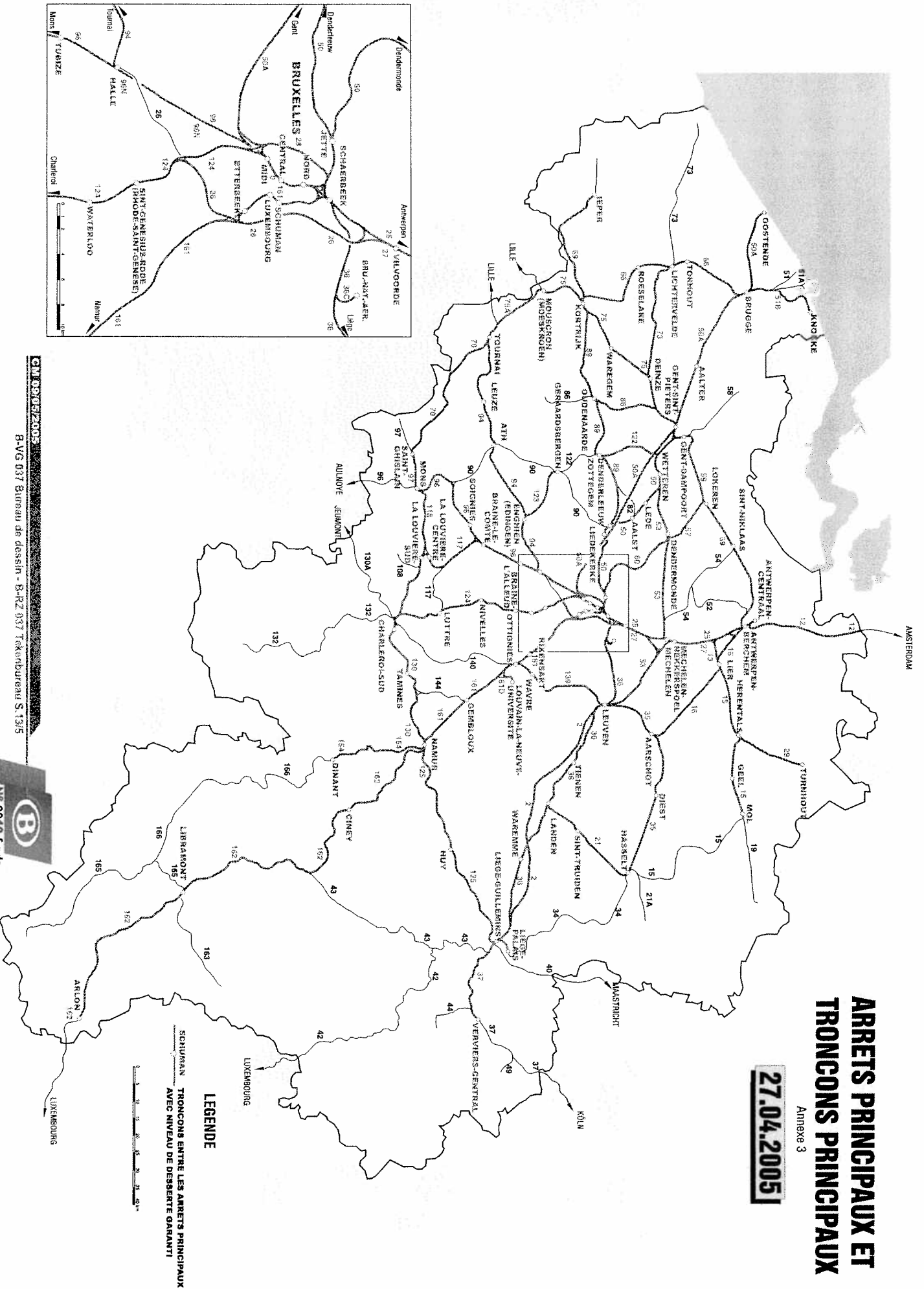
- Aalst
- Antwerpen Centraal
- Bruxelles-Central
- Bruxelles-Midi
- Bruxelles-Nord
- Bruxelles-Luxembourg
- Bruxelles-National-Aéroport
- Brugge
- Charleroi-Sud
- Etterbeek
- Gent-Dampoort
- Gent-St-Pieters
- Halle
- Leuven
- Liège-Guillemins
- Lokeren
- Louvain-la-Neuve
- Mons
- Namur
- Oostende
- Roeselare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

^(*)A.R. 16.11.2006

ARRETS PRINCIPAUX ET TRONCONS PRINCIPAUX

Annexe 3

27.04.2005



LEGENDE

STATION
TRONCONS ENTRE LES ARRETS PRINCIPAUX
AVEC NIVEAU DE DESERTE GARANTI



CM 0065/2005

B-VG 037 Bureau de dessin - B-RZ 037 Teknisch Bureau S.135

N° 0010-f.cdr



Préambule

- (i) Afin de préserver, après réorganisation de la SNCB au 1^{er} 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 α* (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 α*) 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 α* : 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 α* : les dépenses comptabilisées pendant cette année, en K€ de l'*année α* et, dans des colonnes séparées, les dépenses prévues selon le *plan d'investissements pluriannuel initial* (convertis en K€ de l'*année α*), de même que l'écart entre les deux exprimé en %;
 - pour les années suivant l'*année α* : le planning adapté des dépenses, indiqué par année dans une colonne séparée et exprimé en K€ de l'*année α* .

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* α 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 *a* 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 (*a*, *a+1*, *a+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 (*a*, *a+1*, *a+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 α), 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 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^{er} 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.

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 :

Mia €2001	Plan 2001-2012
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
TOTAL	17,733 Mia €

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 :

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

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
TOTAL Budget	6.627	5.79
Préfinancement	0	624
TOTAL Physique (budget + préfinancement – remboursement)	6.627	6.28

- (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^{ème} et 5^{ème} 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 ± 12 % par rapport au plan 2001-2012
 - une augmentation de ± 10 % par rapport au budget initial 2003
 - une augmentation de ± 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 :
- ± 30 % pour les travaux de voie
 - ± 20 % pour la signalisation (concentration cabine)
 - ± 10 % pour les ouvrages d'art
 - ± 15 % pour les PN, la téléphonie et les installations de sécurité
 - ± 10 % pour les travaux connexes au TGV
 - ± 10 % pour les installations haute et basse tension
 - ± 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 ¹.

- 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 €

	1.172 Mio €

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

¹ 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^{ème} 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 2^{ème} accès au port d'Anvers (- 225 Mio €) et les lignes nouvelles en Wallonie ou équivalent (- 155 Mio €).

➤ Projets préfinancés² : 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.

² 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

	2004-2007	Au-delà de 2007
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^{ème} 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.

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/behoud - 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/HST + 25 Voy	393
Extensions classiques Capaciteits- uitbreiding	597,2	130 A :- 5 Garocentre : + 5 Charleroi : + 4 Ligne/lijn 130 : +14 Monceau : - 2,8 Namur : + 10,3 Ligne nouv/nieuwe lijn. : - 0,5 Remb/Terugb. : -18 L 35/36 :+ 6,7 2 ^{ème} accès/2 ^e toegang : + 0,9 L 50 A : + 5,5 Diabolo : + 20,9 Marges : + 28 ¹ Remb/Terugb.. : - 102,4 Diabolo : + 22,6 Schaerbeek : + 3,5 TGV/HST : -5,5 Divers + 2,9 GSM-R : -16,8	570
TGV/HST mixte/gemengd	173,3	+ 45,5	219
Matériel roulant Rollend materieel	334,0	AM/MR 220 km/h : - 58 Renovatie/Rénovation : -13,1 M6 : + 41,8 Locomot. : + 50	337

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

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

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

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

Die bedragen hangen af van de technische vereisten m.b.t. de studies en het verloop van de werkzaamheden

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
Total (incl. remboursement préfin)	1.726	1.525	1.544	1.489	1.640	1.459	1.717	1.320	6.627	5.792
Préfinancement				89,9		244,5		289,9		624
Total budget (incl. remboursement préfin)	1.726	1.525	1.544	1.489	1.640	1.459	1.717	1.320	6.627	5.792
Total physique (excl. remboursement préfin)	1.726	1.525	1.544	1.578	1.640	1.650	1.717	1.537	6.627	6.289

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
Maintien (SPF+FP)	307	307	287	304	1.206
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
R	249	242	233	241
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
ETCS				
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
TELECOM				
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
3/5 col				
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
Accueil (hors pré-fin)	86	100	106	86	379	488
	58	50	49	49	206	235
Grands projets	58,0	72,0	81,1	50,2	261,4	206
	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
LOUDENARDE						
	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
SOIGNIES						2
		0,8	0,2	0,2	1,2	1
TOURNAI				0,3	0,3	6
	0,9		1,3	0,8	3,0	1
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
Autres projets	22,5	27,8	25,3	35,9	111,5	281
	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
Voyageurs	5,8				5,8	
Préfinancement		19,2	14,4	2,8	36,3	
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	
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-Truider			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 cplt 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
TOTAL	117	106	124	213	260	704	3735
	236	171	228	363	564	1326	3161

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					
TOTAL PRE-FIN		71	230	287	588	704

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

Infrastructures RER

[mio €'04]

	2004	2005	2006	2007	Total	>2007
RER infra	73	121	198	221	612	1.013
L161 et courbe L139	16,3	32,2	66,0	66,0	180,5	306,7
<i>dont RW</i>	9,9	19,5	40,0	40,0	109,4	185,9
L124 Linkebeek - Nivelles	17,7	20,0	34,6	58,4	130,7	336,1
<i>dont RW</i>	10,3	12,7	19,6	33,7	76,3	197,3
L50A	11,5	24,7	43,2	38,6	118,0	179,4
<i>dont VG</i>	8,1	17,3	30,3	27,0	82,6	125,7
Courbe de Nossegem	6,7	5,9			12,6	
tunnel Watermael - Schuman	15,7	28,3	43,7	46,1	133,8	131,8
gares et parkings	4,7	9,4	10,7	12,0	36,9	59,4

Rubrique matériel

[mio €'04]

	2004	2005	2006	2007	Total
Train	210	238	247	173	868
AM	48,0	72,7	100,2	120,1	341,0
acquisitions	24,6	23,5	51,0	41,8	140,9
8 V220 Bxl.- Breda	24,5	23,5	51,0	41,8	140,8
AR 41 (base)	0,1				0,1
RER		24,2	24,2	54,7	103,2
rénovations	23,5	25,0	25,0	23,5	97,0
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
HV	78,4	51,1	57,2	4,3	190,9
acquisitions	73,1	46,4	52,6		172,2
M6 de base	42,5	0,5	5,7		48,7
M6 complémentaires	30,6	45,9	46,9		123,4
HVI					
rénovations	5,2	4,7	4,6	4,3	18,7
M4	3,6	3,2	3,2	3,2	13,2
Divers	1,6	1,5	1,4	1,1	5,6
HLE	18,0	63,3	63,3	5,6	150,3
acquisitions	17,3	61,2	61,2	5,1	144,8
60 HLE (T.14)	17,3	61,2	61,2	5,1	144,8
115 HLE cplt					
rénovations	0,6	2,1	2,1	0,5	5,4
HLD	43,6	29,9	1,1	2,8	77,5
acquisitions	42,2	28,8		2,6	73,6
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
rénovations	1,4	1,1	1,1	0,2	3,8
TGV	5,8				5,8
Divers	16,2	21,2	25,1	40,3	102,8
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
Wagons	14	15	22	23	75
Grand total	224	254	269	196	944

Bâtiments de service et outils de production

[mio €'04]

	2004	2005	2006	2007	Total
Bâtiments de service	18	27	19	36	99
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
Outils de production	16	17	17	17	66
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
Bâtiments	17	29	29	71	145
2 nvx ateliers	0,0	0,7	10,4	37,0	48,1
autres	16,5	28,1	18,3	34,1	97,1
Equipements	11	10	10	10	41

Divers

[mio €'04]

	2004	2005	2006	2007	Total
Total	59	54	54	54	222
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
Total	416	134	337	103	199	52	45	18	997	308

Répartition régionale

Mio €04

			2004	2005	2006	2007
RER	W		20,2	34,3	62,0	76,3
	VI		14,8	26,3	33,8	31,0
TGV mixte	W		19,9	13,6	12,8	6,6
	VI		106,9	79,4	33,0	8,4
classique	W		191,5	175,8	174,6	180,7
	VI		226,4	230,1	307,9	355,4
Total	W		231,6	223,7	249,4	263,6
			40,0%	40,0%	40,0%	40,0%
	VI		348,0	335,8	374,7	394,8
			60,0%	60,0%	60,0%	60,0%

Annexe 6:

Station_FR
AALTER
AARSCHOT
ANDENNE
ANGLEUR
ANS
ANTOING
ASSE
AUDENARDE
AUVELAIS
AYWAILLE
BEAURAING
BEERNEM
BERTRIX
BEVEREN
BILZEN
BINCHE
BLANKENBERGE
BLATON
BOMAL
BOOM
BORNEM
BOURG-LEOPOLD
BRAINE LE COMTE
BRESSOUX
BUGGENHOUT
BURST
CHATELET
CINEY
COMINES
COUVIN
DE PINTE
DEINZE
DIEST
DILBEEK
DINANT
DIXMUDE
DUFFEL
ECAUSSINNES
EDE
EKLO
ENGHIEN

Annexe 6:

EREMBODEGEM
ERQUELINES
ESSEN
EUPEN
FLEMALLE HAUTE
FLEURUS
FLORENVILLE
FOREST-VOITURES
FURNES
GAMMERAGES
GEEL
GENK
GENVAL
GODINNE
GOUVY
GRAMMONT
HAACHT
HAALTERT
HAL
HARELBEKE
HEIDE
HEIST
HEIST OP DEN BERG
HERENTALS
HERNE
HERSEAUX
HERSTAL
HERZELE
HUY
INGELMUNSTER
IZEGEM
JAMBES
JEMELLE
JEMEPPE SUR SAMBRE
JETTE
JURBISE
KALMTHOUT
KAPellen
KNOKKE
KOKSIJDE
KONTICH
KORTEMARK
KORTENBERG

Annexe 6:

LA HULPE
LA LOUVIERE CENTRE
LA LOUVIERE SUD
LA PANNE
LANDEGEM
LANDEN
LEDE
LESSINES
LEUZE
LICHTERVELDE
LIEDEKERKE
LIERDE
LIERRE
LIERS
LOBBES
LOKEREN
LOMMEL
LONDERZEEL
LOUVAIN LA NEUVE UNIV.
LUTTRE
MALINES-NEKKERSPOEL
MANAGE
MARBEHAN
MARCHIENNE AU PONT
MARIEMBOURG
MARLOIE
MELREUX-HOTTON
MENIN
MERCHTEM
MERELBEKE
MOL
MONT ST GUIBERT
MORTSEL OUDE GOD
MOUSCRON
MOUSTIER
NEERPELT
NEUFCHATEAU
NIJLEN
NINOVE
OPWIJK
PEPINSTER
PERUWELZ
PIETON

Annexe 6:

POPERINGE
PUURS
QUAREGNON
QUEVY
QUIEVRAIN
RENAIX
RHODE-SAINT-GENESE
RIVAGE
RIXENSART
RONET-FORMATION
ROULERS
SAINT GHISLAIN
SAINT-TROND
SCHAERBEEK
SCHELDEWINDEKE
SCHELLEBELLE
SILLY
SOIGNIES
SPA
TAMINES
TAMISE
TERNAT
THEUX
TIELT
TIRLEMONT
TONGRES
TORHOUT
TUBIZE
TURNHOUT
UCCLE-CALEVOET
VERVIERS CENTRAL
VIANE MOERBEKE
VIELSALM
VIRTON
WISE
WALCOURT
WAREGEM
WAREMME
WATERLOO
WAVRE
WELKENRAEDT
WERVIK
WETTEREN

Annexe 6:

WEVELGEM
WILLEBROEK
WONDELGEM
YPRES
YVOIR
ZAVENTEM
ZEDELGEM
ZELE
ZWIJNDRECHT

**BATIMENTS DE GARES - PARKINGS - ABRIS A VELOS
PROPOSITION DE LA SNCB-HOLDING**

1. PROPRIETE

La SNCB-Holding est propriétaire de tous les bâtiments de gares, parkings et abris à vélos et de certaines zones des abords directs des gares.

2. GRANDS BATIMENTS DE GARES (LISTE EN ANNEXE)

La SNCB-Holding exploite elle-même les « grandes » gares (voir liste en annexe). Elle est responsable du bon fonctionnement de ces gares sous la direction du syndic PA de la zone (elle peut éventuellement confier certaines tâches à d'autres, par exemple la SNCB (Voyageurs), Infrabel (Réseau) ou une société privée).

La SNCB-Holding est responsable de l'infrastructure d'accueil pour la chaîne de mobilité (investissements et maintenance).

La SNCB assure l'exploitation du transport des voyageurs dans et autour des gares, pour assurer la chaîne de mobilité et la complémentarité avec d'autres modes de transport.

La SNCB-Holding met les superficies nécessaires à la disposition de la SNCB, d'Infrabel ou de tiers (concessions commerciales¹), et ce selon des modalités à détailler.

3. AUTRES BATIMENTS DE GARES.

L'exploitation des autres gares (à l'exception des concessions commerciales) est intégralement confiée à la SNCB (H-PA n'a pas de personnel dans les gares « de moindre importance »). Les droits et obligations mutuelles de la SNCB-Holding et de la SNCB doivent être fixés par une convention.

Etant donné que la SNCB-Holding est propriétaire de tous les bâtiments de gares, elle continue d'assurer les tâches de propriétaire (par exemple entretien technique ou grand entretien, réalisation des investissements en rénovations et en constructions nouvelles). Elle met les superficies à la disposition de la SNCB, d'Infrabel ou de tiers (concessions commerciales, ...).

4. EXPLOITATION PARKINGS ET ABRIS A VELOS.

Les « grandes » gares (liste en annexe).

La SNCB-Holding désigne pour les « grandes » gares l'entité qui exploite les parkings et/ou abris à vélos². Il peut s'agir de la SNCB (Voyageurs), de commun accord entre la SNCB-Holding et la SNCB, d'une société privée, de la commune, de la SNCB-Holding même, ...

¹ Concessions commerciales : il s'agit de concessions commerciales sur des superficies du domaine public et non de locations selon le Code Civil.

² Exploitation signifie en l'occurrence yield management, tarification, vente et surveillance.

Toutes les « autres » gares.

La SNCB exploite les parkings et abris à vélos de toutes les autres gares (inclus dans la convention entre la SNCB-Holding et la SNCB relative à ces gares).

Il est évident que, dans cette convention entre la SNCB-Holding et la SNCB, il faut prévoir notamment les clauses contraignantes nécessaires afin de répondre aux différentes obligations imposées par l'autorité de tutelle, plus particulièrement en matière de tarification et de contrôle de l'utilisation par les voyageurs.

En vue de ce contrôle, on examinera en tout cas si une politique de sanctions plus efficace peut être mise au point.

5. REPARTITION PRATIQUE DES TACHES : COURT TERME ET OBJECTIF.

La répartition pratique des tâches par (grande) gare sera, de commun accord entre la SNCB-Holding et la SNCB, élaborée dans les meilleurs délais, tant pour le court terme que pour la situation définitive (objectif).

6. AFFECTATION DES SUPERFICIES DANS LES BATIMENTS DE GARES.

Par gare, on fixera, de commun accord entre les trois sociétés concernées, et sur la base de plans, quelles superficies seront mises à la disposition de la SNCB, d'Infrabel, de tiers (concessions commerciales, ...).

XXXX

A. AFFECTATION DES DOTATIONS POUR INVESTISSEMENTS.

La SNCB-Holding, en tant que propriétaire, est responsable de tous les investissements dans les bâtiments de gares, les parkings et abris à vélos et certaines zones dans les abords directs des gares.

La dotation pour investissements correspondante de l'Etat sera versée à la SNCB-Holding.

Pour que les gares constituent un ensemble harmonieux, leur conception sera définie par la SNCB-Holding, en concertation avec la SNCB, afin de garantir les priorités en matière de qualité du service aux voyageurs.

La SNCB peut réaliser certains investissements plus limités, notamment pour donner un accent commercial à ses espaces à l'intérieur et autour des gares. La SNCB sera dotée à cet effet d'un montant d'investissement de €10 millions pour la période 2005-2007.

B. AFFECTATION DES DOTATIONS D'EXPLOITATION.

La SNCB-Holding est directement rémunérée, via une dotation d'exploitation, pour les tâches dont elle est responsable en tant que propriétaire (notamment entretien technique, contrôles légaux, ...).

Les dotations d'exploitation pour l'exploitation et la gestion des bâtiments de gares, des parkings, ... vont directement à l'exploitant :

- ◆ pour les « grandes » gares : la SNCB-Holding;
- ◆ pour les « autres » gares : la SNCB (via le contrat de concession).

C. EQUIPEMENTS D'UTILITE PUBLIQUE.

Pour chaque équipement d'utilité publique, on appliquera un système où :

- ◆ les économies d'échelle sont mises à fruit via les systèmes existants (par exemple achat centralisé d'électricité par Infrabel, achat centralisé de gasoil par la SNCB, ...);
- ◆ la répartition des coûts est proportionnelle à la consommation.

Jannie HAEK
Administrateur délégué SNCB-Holding

Marc DESCHEEMAECKER
Administrateur délégué SNCB

Visa :

Vincent BOURLARD, directeur général Patrimoine, SNCB-Holding
Leo PARDON, directeur général Voyageurs, SNCB

ANNEXE 8^(**)

REDUCTIONS TARIFAIRES ET GRATUITES IMPOSEES PAR L'ÉTAT A L'ARTICLE 34 - COMPENSATIONS

Partie 1 - REDUCTIONS TARIFAIRES ET GRATUITES A CARACTERES SOCIAL, PATRIOTIQUE, PROFESSIONNEL ET AUTRES, COMPENSEES PAR LE SERVICE PUBLIC FEDERAL MOBILITE ET TRANSPORTS

Les avantages tarifaires imposés comprennent toutes les réductions et gratuités à caractères social, patriotique, professionnel et autres énumérées dans les listes ci-dessous.

Il s'agit des réductions et gratuités issues de l'arrêté-loi du 25 février 1947 et des arrêtés et conventions qui l'exécutent, d'autres lois, arrêtés et décisions ainsi que de réductions additionnelles octroyées par la SNCB.

Les présentes dispositions mettent fin à la convention du 10 mars 1950 et à ses avenants des 31 juillet et 16 décembre 1953.

LISTE DES CATEGORIES DE BENEFICIAIRES

Les nombres entre parenthèses renvoient aux codes tarifaires des services concernés de la SNCB.

1. LES CATEGORIES A CARACTERE PATRIOTIQUE

Ont droit à la gratuité en 1^{re} et 2^e classe :

a) les invalides de guerre désignés ci-après :

- les invalides de la guerre 1914-1918 et assimilés, bénéficiaires d'une pension accordée en application des lois coordonnées sur les pensions militaires ;
- les prisonniers politiques de la guerre 1914-1918 auxquels il a été reconnu une invalidité de 10 p.c. au moins ;
- les invalides civils de la guerre 1914-1918 titulaires d'une pension d'invalidité de 10 p.c. au moins ;
- les invalides de la guerre 1940-1945 et assimilés, bénéficiaires d'une pension accordée en application des lois coordonnées sur les pensions de réparation ;
- les invalides de guerre des pays signataires du Traité de Bruxelles de 1952 et résidant habituellement en Belgique ;

(**) A.R. 10.05.2007

- les invalides civils de la guerre 1940-1945 titulaires d'une pension d'invalidité de 10 p.c. au moins ;
- b) les personnes bénéficiaires ci-après d'une pension de veuve de :
- militaire ou assimilé du chef de la guerre 1914-1918 ;
 - victime civile de la guerre 14-18, auxquelles une pension de veuve est accordée en vertu des lois coordonnées du 19 août 1921 ;
 - militaire ou assimilé du chef de la guerre 1940-1945 (fait dommageable survenu après le 24 août 1939 et avant le 26 août 1947), de la campagne de Corée, des événements survenus sur les territoires de l'ex-Congo belge, du Rwanda et du Burundi à partir du 1er juillet 1960, d'accidents survenus au cours d'une action de déminage ;
 - victime civile de la guerre, auxquelles une pension de veuve est accordée en vertu de la loi du 15 mars 1954 relative aux pensions de dédommagement des victimes civiles de la guerre 1940-1945 et de leurs ayants droit ;
- c) les anciens combattants de la guerre 1914-1918 désignés ci-après :
- les militaires ayant servi dans une unité combattante pendant un an au moins ;
 - les défenseurs des forts capturés honorablement et ayant obtenu de ce fait les chevrons de front ;
 - les porteurs d'un chevron de blessure ;
 - les titulaires de la Croix de l'Yser ;
 - les titulaires de la Croix de Feu ;
 - les titulaires de la Médaille du Volontaire combattant ;
 - les militaires décorés pour action d'éclat individuelle ;
 - les invalides de guerre russes ;
 - les militaires ayant servi entre le 4 août 1914 et le 11 novembre 1918 et qui n'entrent pas dans une des catégories ci-dessus ;
 - les personnes civiles attachées à l'Armée pendant la période du 4 août 1914 au 11 novembre 1918 ;
- d) les anciens combattants de la guerre 1940-1945 désignés ci-après :
- les membres des Forces belges en Grande-Bretagne pendant la guerre 1940-1945, ayant au moins un an de service effectif, y compris les marins militarisés ayant navigué pendant au moins un an ;
 - les prisonniers de la guerre 1940-1945 ayant au moins quatre ans de captivité ;

- les prisonniers militaires de la guerre 1940-1945 ayant au moins quatre ans de captivité et qui sont officiers de réserve non dégagés de leurs obligations militaires ;
 - les membres des Forces belges en Grande-Bretagne pendant la guerre 1940-1945, ayant au moins un an de service effectif, y compris les marins militarisés ayant navigué pendant au moins un an et qui sont des officiers de réserve non dégagés de leurs obligations militaires ;
 - les résistants armés reconnus conformément à l'arrêté-loi du 19 septembre 1945 ;
 - les agents et auxiliaires des services de renseignements et d'action, reconnus conformément à l'arrêté-loi du 16 février 1946 ;
 - les prisonniers de guerre 1940-1945, reconnus conformément à la loi du 18 août 1947, et dont la captivité est inférieure à quatre ans ;
 - les membres des Forces belges en Grande-Bretagne, reconnus conformément à la loi du 21 juin 1960 pour une période inférieure à un an ;
 - les bénéficiaires de l'arrêté royal du 28 août 1964, portant statut de reconnaissance nationale en faveur des militaires belges qui ont effectué du service au cours des différentes phases de la guerre 1940-1945, et qui sont de ce chef, titulaires d'une carte des états de services de guerre du combattant 1940-1945 ;
 - les marins de la marine marchande qui ont navigué au moins un an pendant la guerre 1940-1945;
- e) les victimes civiles de la guerre désignées ci-après:
- les prisonniers politiques non invalides reconnus pour la guerre 1914-1918 conformément aux lois coordonnées du 19 août 1921 ;
 - les déportés non invalides de la guerre 1914-1918 ;
 - les prisonniers politiques non invalides reconnus pour la guerre 1940-1945 conformément à l'arrêté royal du 16 octobre 1954 ;
 - les déportés non invalides pour le travail obligatoire, reconnus conformément à la loi du 7 juillet 1953 ;
- f) les résistants civils désignés ci-après:
- les coopérateurs non invalides à la Presse clandestine, reconnus conformément à la loi du 1er septembre 1948 ;
 - les civils ou réfractaires non invalides reconnus conformément à l'arrêté-loi du 24 décembre 1946 ;
- g) les personnes veuves des bénéficiaires de réductions accordées pour des raisons patriotiques ;

- h) les personnes veuves des invalides de guerre originaires des pays signataires du Traité de Bruxelles de 1952, résidant habituellement en Belgique ;
- i) les bénéficiaires de l'arrêté royal du 27 juin 1983 portant statut de reconnaissance nationale en faveur des membres du corps expéditionnaire pour la Corée.

2. LES CATEGORIES A CARACTERE SOCIAL

2.1. Ont droit à la gratuité de transport:

- en 2^e classe, les personnes aveugles (y compris le chien guide en laisse) munies de la carte délivrée par le Ministère de la Prévoyance sociale;
- en 1^{re} et 2^e classes, les guides accompagnant les invalides de guerre dont la carte de réduction porte la mention "guide autorisé";
- en 1^{re} et 2^e classes, les guides accompagnant les personnes ayant perdu complètement et définitivement l'usage des 2 bras ou des 2 jambes, et en possession de l'"autorisation spéciale" délivrée par la SNCB ;
- en 1^{re} et 2^e classes, les enfants de moins de 6 ans, sans titre de transport, accompagnés d'une personne de 12 ans et plus munie d'un titre de transport valable.

Cette gratuité n'est toutefois accordée que pour maximum quatre enfants par voyageur de 12 ans et plus muni d'un titre de transport valable;

- en 2^e classe, les enfants de 6 à moins de 12 ans, sans titre de transport, accompagnés d'une personne de 12 ans et plus munie d'un titre de transport valable.

Cette gratuité n'est toutefois accordée que pour maximum quatre enfants par voyageur de 12 ans et plus muni d'un titre de transport valable. Cette gratuité n'est d'application que pour les voyages débutant après 9 heures du lundi au vendredi (cette limitation n'est pas d'application les samedis, dimanches et jours fériés) et uniquement si l'enfant qui désire en bénéficier est porteur d'une pièce d'identité délivrée par l'Administration communale qui atteste de son âge;

- en 2^e classe, les enfants de 6 à moins de 12 ans, membres d'une famille nombreuse, sur présentation de leur carte de réduction famille nombreuse (039 ou 041).

2.2. Ont droit à une réduction de 50 % sur la partie du prix du billet 1^{re} et 2^e classe excédant le montant fixe:

- les enfants de moins de 12 ans non membres d'une famille nombreuse, lorsqu'ils ne peuvent bénéficier de la gratuité prévue au 2.1, 5^{ème} tiret ;
- les enfants de 12 à moins de 18 ans à charge d'une famille nombreuse (041 ou 042);
- les enfants de 18 à moins de 26 ans à charge d'une famille nombreuse (041);

- les parents ayant eu au moins trois enfants en vie (040 ou 041).
- 2.3. Ont droit à une réduction de 75 % sur la partie du prix du billet 1e classe excédant le montant fixe:
- les enfants âgés de 6 à moins de 12 ans à charge d'une famille nombreuse (039 ou 041).
- 2.4. Peuvent acquérir un billet aller-retour à tarif forfaitaire (4,00 EUR par aller-retour au 01.02.2007):
- les seniors de 65 ans et plus

Ce tarif forfaitaire n'est toutefois valable qu'en 2e classe, pour des trajets effectués entre deux gares belges, à condition que le voyage débute après 9 heures du lundi au vendredi (cette limitation n'est pas d'application les samedis, dimanches et jours fériés). Durant les week-ends prolongés de Pâques (du samedi au lundi), de l'Ascension (du jeudi au dimanche) et de la Pentecôte (du samedi au lundi) ainsi que les samedis, dimanches et jours fériés légaux compris entre le 15 mai et le 15 septembre, ce tarif forfaitaire n'est pas d'application.

- 2.5. Ont droit à une réduction de 50 % sur la partie du prix du billet 2e classe excédant le montant fixe:
- les bénéficiaires de l'intervention majorée de l'assurance soins de santé, visés à l'article 37, § 1^{er}, alinéa 2, de la loi relative à l'assurance obligatoire soins de santé et indemnités, coordonnée le 14 juillet 1994, remplacé par l'arrêté royal du 16 avril 1997 (046).
- 2.6. Ont droit à une réduction de 80 % sur le prix complet de la carte train trajet:
- les étudiants de moins de 26 ans titulaires d'une carte train scolaire.

3. LES CATEGORIES A CARACTERE PROFESSIONNEL

Ont droit à la gratuité de transport (libre-parcours 1e classe sur le réseau SNCB):

- les fonctionnaires et agents de la Direction "Transport par rail" de la Direction générale Transport terrestre du Service public fédéral Mobilité et Transports en charge du suivi du présent contrat de gestion.

Ont droit à la gratuité en 2^e classe:

- les marins inscrits comme demandeurs d'emploi dans la marine marchande en vue de répondre à un enrôlement (048).

Ont droit à la gratuité en 2^e classe et à une réduction de 75 % sur le prix du billet excédant le montant fixe en 1e classe:

- les journalistes agréés soit par le Ministère de l'Intérieur, soit par l'Association Générale de la Presse Belge (043).

4. AUTRES

Ont droit à la gratuité de transport (libre-parcours 1e classe sur le réseau SNCB):

- les membres de la Chambre, du Sénat ainsi que les membres des Conseils des Communautés et des Régions;
- les membres du Parlement européen.

Partie 2 - AUTRES REDUCTIONS TARIFAIRES ET GRATUITES ACCORDEES A CERTAINES CATEGORIES DE BENEFICIAIRES, COMPENSEES PAR LES SERVICES PUBLICS FEDERAUX ET ORGANISMES CONCERNES

Le présent relevé reprend les principaux Services publics fédéraux et organismes publics ayant passé convention ou accord avec la SNCB pour l'octroi à leur charge financière d'avantages tarifaires spécifiques (réductions, gratuités, facilités de circulation). Cette liste ne reprend pas les entreprises et organismes privés ayant conclu une convention avec la SNCB.

LISTE DES CATEGORIES DE BENEFICIAIRES

Les nombres entre parenthèses renvoient aux codes tarifaires des services concernés de la SNCB

I. Service public fédéral Intérieur

- | | | |
|----|---------------------|----------------------------|
| 1. | Les électeurs (098) | Billet gratuit (2e classe) |
|----|---------------------|----------------------------|

II. Service public fédéral Défense

- | | | |
|----|--|-------------------|
| 1. | Les militaires et assimilés en uniforme (070) ou en civil, détenteurs d'une carte de réduction | 50 % |
| 2. | Les aumôniers (028), officiers de réserve (029) et sous-officiers de réserve (027) non dégagés de leurs obligations militaires | 25 % |
| 3. | Les militaires en activité de service | Billet de service |
| 4. | Les militaires rejoignant leur | |

domicile après passage au centre
de recrutement et de sélection, ou
rejoignant la caserne de leur
première affectation

Billet de service

III. Service public fédéral Personnel et Organisation

La convention passée entre la SNCB et le Ministère de la Fonction publique enregistrée le 12 décembre 1995, fixe les modalités quant aux facilités de transport accordées au personnel du Comité supérieur de Contrôle ainsi que la redevance y affectée pour la période allant du 1er janvier 1996 au 31 décembre 1997 (07/C07).

IV. Les Offices régionaux de l'Emploi

Chômeurs répondant à une offre d'emploi ou
se présentant à un examen de recrutement (047-049) 75 % (2^e classe)

V. Service public fédéral Mobilité et Transports - Convention du 28.05.1973

La convention du 28.05.1973 détermine le personnel bénéficiaire du SPF et assimilés (agents transférés, personnel des régies, ...), les différents avantages tarifaires accordés à ce personnel ainsi que les modalités de règlement des factures à charge respectivement de chaque administration ou régie.

**TENDRE VERS LA GRATUITE DU TRANSPORT DOMICILE-LIEU DE TRAVAIL PAR
CHEMIN DE FER EN DEUXIEME CLASSE**

La présente annexe fixe les modalités pratiques afférentes à la mesure de promotion de la gratuité du transport domicile-lieu de travail visée à l'article 34.

SECTEUR PUBLIC ET ASSIMILE

1.1. Pour les billets de validation demandés par des membres du personnel des entités administratives visées à l'article 1^{er} de l'arrêté royal du 3 septembre 2000 réglant l'intervention de l'État et de certains organismes publics dans les frais de transport des membres du personnel fédéral, la SNCB est tenue de prendre à sa charge :

- l'intervention SNCB du travailleur, pour autant que l'intervention SNCB de l'employeur s'élève au moins à 88%;
- le cas échéant l'intervention STIB du travailleur pour autant que l'intervention STIB de l'employeur s'élève au moins à 80 %.

La SNCB est tenue de prendre à sa charge l'intervention SNCB et le cas échéant STIB du travailleur pour les billets de validation demandés par des membres du personnel des entreprises publiques autonomes, pour autant que l'intervention de l'employeur s'élève au moins à 80%.

Par « intervention SNCB du travailleur », on entend la part du prix du billet de validation afférente à la valeur du trajet SNCB deuxième classe diminuée de l'intervention SNCB de l'employeur fixée légalement ou conventionnellement, qu'il s'agisse de cartes train première ou deuxième classe.

Par « intervention STIB du travailleur », on entend la part du prix des billets de validation afférente à la partie STIB diminuée de l'intervention STIB de l'employeur fixée légalement ou conventionnellement.

Par « billets de validation », on entend les billets de validation pour cartes train.

Par « cartes train », on entend les cartes train trajet, les cartes train réseau et le railflex (destiné aux travailleurs à temps partiel) pour circuler sur le réseau de :

- la SNCB ;
- la SNCB + Réseau urbain (STIB ou TEC/De Lijn) ;
- la SNCB + TEC/De Lijn ;
- la SNCB + TEC/De Lijn + Réseau urbain (STIB ou TEC/De Lijn).

Par « intervention SNCB de l'employeur », on entend l'intervention fixée légalement ou conventionnellement pour la partie SNCB de la carte train dont le billet de validation fait l'objet de la demande auprès de la SNCB.

Par « intervention STIB de l'employeur », on entend l'intervention fixée légalement ou conventionnellement pour la partie STIB de la carte train mixte dont le billet de validation fait l'objet de la demande auprès de la SNCB ;

Si, après déduction de l'intervention SNCB ainsi que le cas échéant STIB du travailleur et de l'intervention SNCB ainsi que le cas échéant STIB de l'employeur, une part du prix du billet de validation n'est pas couverte, comme c'est le cas pour un billet de validation première classe ou pour une carte train mixte SNCB + TEC/De Lijn + Réseau urbain STIB, cette part reste à charge du demandeur du billet de validation.

SECTEUR PRIVE

1.2.

§ 1. Si, après application des dispositions énumérées au point 1.1, il subsiste un solde positif dans l'utilisation de la contribution visée dans le présent contrat de gestion, l'État impose à la SNCB de l'affecter de manière non discriminatoire à la promotion de la gratuité du transport domicile-lieu de travail en deuxième classe, ainsi que pour le transport organisé par la STIB, sur base d'une carte train mixte SNCB + Réseau urbain STIB ou SNCB + TEC/De Lijn + Réseau urbain STIB, pour les bénéficiaires d'une Convention Tiers Payant du secteur privé.

Par « Convention Tiers Payant du secteur privé », on entend, dans le cadre du présent point 1.3., une convention conclue avec une entreprise du secteur privé sur la base de laquelle la SNCB s'engage à délivrer aux travailleurs de son cocontractant des billets de validation au prix normal diminué (des) de l'intervention(s) de l'employeur, (les) l'intervention(s) de l'employeur étant ensuite facturée(s) au cocontractant.

L'utilisation non discriminatoire de ce solde se fait dans le respect des conditions décrites aux §§ 2, 3 et 4 ci-après.

§ 2. L'obligation pour la SNCB, visée au § premier, ne s'applique que si l'intervention SNCB et le cas échéant STIB de l'employeur s'élève au moins à 80 % au 1^{er} janvier de l'année N et qu'une Convention Tiers Payant avec la SNCB reprenant l'intervention SNCB et le cas échéant STIB de l'employeur de 80% soit conclue au plus tard le 30 octobre de l'année N-1.

§ 3. Si l'intervention SNCB et le cas échéant STIB de l'employeur s'élève à 80 % au 1^{er} janvier de l'année N, la SNCB est tenue de ne pas imputer (les) l'intervention(s) du travailleur au titulaire de la carte train.

§ 4. Si l'intervention SNCB et le cas échéant STIB de l'employeur s'élève à 100 % au 1^{er} septembre de l'année N-1, la SNCB est tenue :

- de diminuer de 10 % l'intervention de l'employeur SNCB et le cas échéant STIB en 2005 ;
- de diminuer de 12,5% l'intervention de l'employeur SNCB et le cas échéant STIB en 2006 ;
- de diminuer de 15% l'intervention de l'employeur SNCB et le cas échéant STIB en 2007 ;
- en cas de reconduction de l'effort de l'État après le 31 décembre 2007, de diminuer de 17,5 % l'intervention de l'employeur SNCB et le cas échéant STIB en 2008 ;

- en cas de reconduction de l'effort de l'État après le 31 décembre 2008, de diminuer de 20% l'intervention de l'employeur SNCB et le cas échéant STIB en 2009.

§ 5. La Convention Tiers Payant du secteur privé est en principe conclue pour une durée indéterminée.

Sur la base d'une Convention Tiers Payant du secteur privé, la SNCB porte annuellement à la connaissance de ses cocontractants, à titre indicatif pour le 1^{er} novembre au plus tard de l'année N-1, le montant (des) de l'intervention(s) du travailleur pour l'année N que la SNCB n'impute pas conformément au § 3 ou le montant de la diminution de l'intervention de l'employeur conformément au § 4.

Si, après inventaire de toutes les Conventions Tiers Payant du secteur privé, il devait apparaître que le solde visé au § premier est insuffisant pour pouvoir honorer l'obligation dont il est question aux §§ 3 et 4, la SNCB, après en avoir informé au préalable l'État, et ce au plus tard pour le 30 octobre de chaque année, réutilisera le solde de manière non discriminatoire en vue d'octroyer aux titulaires de la carte train, bénéficiaires d'une Convention Tiers Payant du secteur privé, une diminution de (des) l'intervention(s) du travailleur conformément au § 3 ou au cocontractant, dans le cadre d'une Convention Tiers Payant du secteur privé, une diminution de l'intervention de l'employeur conformément au § 4.

La SNCB s'engage, dans ce cas, à informer le cocontractant de la Convention Tiers Payant du secteur privé, au plus tard pour le 31 décembre de chaque année, de la valeur exacte de (des) l'intervention(s) du travailleur non imputée par la SNCB dans le cas cité au § 3 ou de la diminution de l'intervention de l'employeur dans le cas cité au § 4.

Si, après inventaire de toutes les Conventions Tiers Payant du secteur privé, il devait apparaître que l'État n'a pas encore versé le montant cité dans la présente annexe au contrat de gestion relatif à l'exercice budgétaire, la SNCB ne sera en aucun cas tenue d'exécuter l'obligation imposée par le présent point.

§ 6. Si, après le 30 octobre de l'année qui précède l'exercice budgétaire, des candidats se présentent en vue de la conclusion d'une Convention Tiers Payant du secteur privé, la SNCB étudie dans quelle mesure la contribution visée dans le présent contrat de gestion permet d'envisager la conclusion d'une Convention Tiers Payant.

§7. La SNCB s'engage, pour les Conventions Tiers Payant du secteur privé, pour lesquelles l'intervention SNCB et le cas échéant STIB de l'employeur s'élève à 80 % au moins, à ne pas facturer de frais administratifs.

DISPOSITIONS COMPLEMENTAIRES

1.3.

Après exécution des obligations visées aux points 1.1. et 1.2. de la présente annexe, si l'utilisation de la contribution dégage un solde positif ou négatif, la SNCB est autorisée à reporter ce montant à l'exercice budgétaire suivant.

1.4.

L'engagement imposé à la SNCB et visé aux points 1.1 et 1.2. de la présente annexe porte sur les billets de validation qui sont achetés au cours de la durée de validité du présent contrat de gestion, quelle que soit la durée de leur validité.

APERCU DES GARES EXPLOITEES PAR LA SNCB HOLDING	
---	--

NUMERO TOP 100 "2003"	NOM DE LA GARE
1	BRUXELLES-CENTRAL
2	GAND-SAINT-PIERRE
3	BRUXELLES-MIDI
4	BRUXELLES-NORD
5	ANVERS-BERCHEM
6	LOUVAIN
7	ANVERS-CENTRAL
8	MALINES
9	BRUGES
10	NAMUR
11	OTTIGNIES
12 + 62	LIÈGE-GUILLEMINS + LIÈGE-PALAIS
13	COURTRAI
14	CHARLEROI-SUD
15	DENDERLEEUV
16	ALOST
17	MONS
18	BRUXELLES-SCHUMAN
19	ZOTTEGEM
20	ST-NIKLAAS
21	BRUXELLES-LUXEMBOURG
22	TOURNAI
23	TERMONDE
24	OSTENDE
25	GEMBLoux
26	BRAINE-L'ALLEUD
27	VILVORDE
28	GAND-DAMPOORT
29	ATH
30	HASSELT
31	ETTERBEEK
32	BRUXELLES-NAT-AEROPORT
33	NIVELLES
51 + 52	LIBRAMONT + ARLON
	BRUXELLES-CONGRES

I. Indexation de la compensation des coûts de mission de service public prévue à l'article 73.

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. 68)

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 :

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

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

ANNEXE 12

		2005	2006	2007	
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
TOTAL/TOTAAL		1.122.178	1.152.417	1.165.805	
comparé à 2005	vergelijking met 2005		30.239	43.627	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

Statistiques à fournir par la SNCB

Toutes les informations détaillées dans la présente annexe sont transmises à la DGTT, accompagnées des précisions méthodologiques nécessaires à leur bonne compréhension (définitions, méthode de calcul, estimations utilisées, documents de référence, ...). Elles seront communiquées simultanément sur support papier et informatique (format Excel ou compatible) à la Direction Transport par Rail de la DGTT. Les conditions de diffusion, en particulier d'éventuelles restrictions motivées en ce qui concerne des informations considérées comme confidentielles, seront explicitement formulées.

Annuellement (pour le 30 avril au plus tard)

Sauf en cas d'indisponibilité des données historiques, les informations suivantes sont présentées sous forme de séries statistiques commençant deux ans avant l'année d'entrée en vigueur du présent contrat.

- Evolution du trafic :
 - de voyageurs, en trains-km, par type de trafic (intérieur et transfrontalier, international à grande vitesse et international conventionnel) et par titre de transport
 - de voyageurs, en moyenne journalière de trains par relation (trafic voyageurs) ou axe (trafic marchandises), par type de trafic
 - de marchandises, en trains-km, par type de trafic (conventionnel, combiné)
 - de marchandises en moyenne journalière de trains par axe du réseau, par type de trafic
- Détail de l'évolution des ventes des différents titres de transport
- Taux de voyageurs devant circuler debout par relation
- Résultats complets des comptages de voyageurs montés, par gares et points d'arrêts
- nombre et identification (si modification) des points d'arrêt voyageurs desservis ventilés en fonction du type d'arrêt
- inventaire détaillé du matériel roulant affecté aux missions de service public
- Vitesse commerciale moyenne :
 - en transport de voyageurs, par type de trafic
 - en transport de marchandises, par type de trafic
- Régularité
 - Régularité trafic voyageurs intérieur et transfrontalier
 - o percentage treinen, zonder neutralisatie, met maximum 5 minuten vertraging aan het eindpunt:

- ⇒ in het algemeen;
 - ⇒ per relatie;
 - percentage afgeschafte treinen, geheel of gedeeltelijk.
 - percentage treinen, zonder neutralisatie, met maximum 5 minuten vertraging bij aankomst in Brussel (Brussel-Noord of Brussel-Zuid), per lijn;
 - percentage treinen, zonder neutralisatie, met maximum 5 minuten vertraging op hun eindpunt:
 - ⇒ op een werkdag (maandag tot vrijdag) per periode van de dag:
 - daluren;
 - ochtendpiek;
 - avondpiek;
 - ⇒ op een zaterdag, zon- en feestdag;
 - globaal percentage treinen met maximum 5 minuten vertraging op hun eindpunt, na neutralisatie van de gevallen van overmacht, grote investeringswerken en langdurige vertragingzones om veiligheidsredenen.
- Régularité trafic voyageurs international à grande vitesse (Thalys, TGV, ICE 3 en Eurostar afzonderlijk)
 - percentage treinen, zonder neutralisatie, met maximum 5 minuten vertraging aan de grens of op hun eindpunt;
 - aantal afgeschafte treinen,
- Régularité trafic voyageurs international conventionnel
 - percentage treinen, zonder neutralisatie, met maximum 5 minuten vertraging aan de grens of op hun eindpunt;
 - aantal afgeschafte treinen.
- Régularité trafic marchandises
 - percentage treinen, zonder neutralisatie, met maximum 60 minuten vertraging op hun eindpunt (ter beschikking stellen van de operator) of aan de grens.

Trimestriellement (au plus tard 2 mois après la période considérée)

- Evolution du trafic :
 - de voyageurs, en trains-km, par type de trafic (intérieur et transfrontalier, international à grande vitesse et international conventionnel)
 - de marchandises, en trains-km, par type de trafic (conventionnel, combiné)

Mensuellement (au plus tard 2 mois après la période considérée)

- Régularité trafic voyageurs intérieur et transfrontalier
 - Pourcentages, sans neutralisation, des trains :
 - ⇒ à l'heure
 - ⇒ avec un retard de maximum 5 minutes
 - ⇒ avec un retard compris entre 6 et 30 minutes

- ⇒ avec un retard de plus de 30 minutes
 - ⇒ supprimés.
- Pourcentage des trains programmés avec un retard à l'arrivée maximal de 5 minutes, les retards dus à des cas de force majeure, à l'exécution de grands projets d'investissements ou des ralentissements de longue durée liés à des raisons de sécurité étant neutralisés dans le calcul à établir.
- Pourcentage des trains avec plus de 5 minutes de retard dus à:
 - ⇒ des cas de force majeure
 - ⇒ l'exécution de grands projets d'investissements
 - ⇒ des ralentissements de longue durée liés à des raisons de sécurité
- Régularité trafic voyageurs international à grande vitesse
 - Pourcentages, sans neutralisation, des trains :
 - ⇒ à l'heure
 - ⇒ avec un retard de maximum 5 minutes
 - ⇒ avec un retard compris entre 6 et 30 minutes
 - ⇒ avec un retard de plus de 30 minutes
 - ⇒ supprimés.
- Régularité trafic voyageurs international conventionnel
 - Pourcentages, sans neutralisation, des trains :
 - ⇒ avec un retard de maximum 6 minutes
 - ⇒ avec un retard compris entre 6 et 30 minutes
 - ⇒ avec un retard de plus de 30 minutes
 - ⇒ supprimés.
- Régularité trafic marchandises
 - Pourcentages, sans neutralisation, des trains :
 - ⇒ avec un retard de maximum 60 minutes
 - ⇒ avec un retard de plus de 60 minutes.

Ponctuellement

- Prestations journalières minimales en train-km relatives à l'exécution des missions de service public, telles que définies au chapitre II, avant chaque adaptation du plan de transport
- Résultats complets de l'enquête « Baromètre qualité » réalisée auprès des voyageurs (au plus tard 2 mois après la réalisation de l'enquête)
- Reporting régulier des indicateurs développés dans le cadre de la mise en oeuvre du Système de Qualité de la SNCB (au plus tard 2 mois après la période de mesure)

Informations, rapports et documents à fournir par la SNCB

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.

Mission de service public relative au transport intérieur de voyageurs assuré par les trains du service ordinaire, ainsi que les dessertes intérieures par trains à grande vitesse

- propositions d'adaptations significatives du plan de transport, au Ministre des Entreprises publiques
- après une année de mise en service, évaluation de l'expérience pilote de trains directs, sans arrêts de et vers Bruxelles, au Ministre des Entreprises publiques et au Ministre de la Mobilité
- rapport circonstancié relatif à des projets l'utilisation d'autobus pour assurer certaines relations locales de façon permanente, à la DGTT
- information en cas de perturbation importante du trafic au public
- dossier relatif aux projets de suppression de desserte ou de dérogation à la desserte minimale, à la DGTT
- 31 décembre 2005, le résultat de l'étude relative à l'utilisation de « trains-trams », ainsi qu'un plan d'action visant à réaliser des expériences-pilotes, au Ministre des Entreprises publiques et du Ministre de la Mobilité

Investissements

Plan pluriannuel :

- 30 septembre 2005 : plan d'investissements 2006-2007, à la SNCB Holding ;
- 31 mars 2007 : projet de plan d'investissements pluriannuel 2008-2012, à la SNCB Holding 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 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 l'article 97 du présent contrat) : programme d'investissements annuel de l'année suivante, via la SNCB Holding, au Ministre des Entreprises publiques et à la DGTT ;
- 30 septembre de chaque année : rapport d'avancement intermédiaire sur l'exécution du programme annuel d'investissements, au Ministre des entreprises publiques via la SNCB Holding et la DGTT ;
- 30 avril de chaque année : rapport d'évaluation annuel sur l'exécution du plan annuel d'investissements, au Ministre des entreprises publiques via la SNCB Holding et la DGTT ;

- 31 juillet de chaque année à partir de 2006, si nécessaire : amendement au plan annuel d'investissements, au Ministre des entreprises publiques via la SNCB Holding et la DGTT (en 2005 : 30 septembre).

Documents de projet :

- 31 mars 2005, en concertation avec Infrabel et la SNCB Holding : « Manuel documents de projet » actualisé ;
- 15 février, 30 avril, 30 septembre et 15 décembre de chaque année : mises à jour des dossiers de projet et dossiers collectifs, à la DGTT (en 2005 : première transmission le 15 juillet) ;
- 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).

Mission de service public relative au transport transfrontalier de voyageurs par les trains du service ordinaire

- 31 décembre 2005, améliorations d'offre possibles en transport transfrontalier, y compris une étude socio-économique, à l'État

Mission de service public relative aux prestations que la SNCB est tenue de fournir 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, en concertation avec la SNCB Holding et Infrabel, à la DGTT.

HET TARIEFBELEID

- 2 mois avant leur communication au public, les adaptations tarifaires, à la DGTT
- 10 jours avant leur application, les adaptations tarifaires, au public
- 30 avril, un rapport d'évaluation relatif à l'impact de la politique tarifaire, au Ministre de la Mobilité

KWALITEIT VAN DE DIENST

- Plan d'action annuel en matière d'intermodalité, à la DGTT
- rapport sur le concept de qualité totale appliqué à certaines dessertes locales
- 1^{er} juillet 2005, actions de promotion, au Ministre des Entreprises publiques
- deux mois après leur réalisation, résultats des enquêtes « système de qualité » et « Baromètre qualité », à la DGTT
- 30 avril, rapport relatif au suivi de la qualité, y compris en matières d'environnement et d'intermodalité, au Ministre de la Mobilité et à la DGTT

SECURITE DU PERSONNEL ET DES VOYAGEURS ET SECURITE D'EXPLOITATION

- 15 novembre, plan de sécurité, du personnel et des voyageurs, au Ministre de la Mobilité
- 30 novembre, plan de sécurité d'exploitation, à la DGTT et à Infrabel
- mai 2005, plan d'action en ce qui concerne les franchissements de feux
- 31 mars 2005, plan d'action en matière de sécurité d'exploitation, au Ministre de la Mobilité et à la DGTT
- 30 juin 2005, présentation du système informatique optimisé en ce qui concerne le suivi des matières dangereuses, à la DGTT
- 30 avril, rapport RID, au Ministre de la Mobilité et à la DGTT

REGLES DE CONDUITE A L'EGARD DES TIERS

- Réponse aux avis du Comité consultatif des usagers ;
- Communication au Comité consultatif des usagers des informations requises
- information au Comité consultatif des usagers en ce qui concerne les adaptations importantes du plan de transport et des tarifs.

Relations financières

- 30 avril de chaque année, rapport annuel spécifique relatif à la consommation de la dotation « Investissements » ;
- 30 septembre 2005, proposition de commande du matériel RER et modalités de financement, en concertation avec Infrabel et la SNCB Holding, au Ministre des Entreprises publiques
- 30 juin 2005, comptes arrêtés
- 30 septembre 2005, audit des comptes
- 15 novembre 2005, business plan 2005-2007 pour audit de la Cour des Comptes
- 30 novembre 2005, business plan 2005-2007 et proposition de répartition des dotations, au Ministre des Entreprises publiques, via la SNCB Holding
- 15 avril, recettes et dépenses liées aux dessertes intérieures par trains à grande vitesse ainsi qu'une projection pour les quatre années suivantes, à la DGTT

Versement des contributions de l'Etat

- en 2005, un mois avant chaque échéance de versement, justificatifs relatifs aux investissements en matériel roulant à charge du fonds RER, à la DGTT via la SNCB Holding ;
- 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 ;
- 31 décembre de chaque année, approbation du budget de la SNCB par son Conseil d'Administration.

Plan d'entreprise

- 15 novembre 2005, nouveau plan d'entreprise, au Ministre des entreprises publiques et au Ministre de la Mobilité ;

- Adaptation annuelle du plan d'entreprise, au Ministre des entreprises publiques et au Ministre de la Mobilité.

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 ;
- 30 avril de chaque année, comptes annuels, rapport annuel de gestion et rapport du collège 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.

Suivi du contrat

- statistiques prévues à l'annexe 10, à la DGTT

Clauses de sauvegarde

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

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

		Projet										TOTAL									
		Fin	HOLDING	INFRABEL	SNCB	TOTAL	2005	2006	2007	TOTAL	2005	2006	2007	TOTAL	2005	2006	2007	TOTAL			
		Rehaussement quais																			
		Abris, éclairage																			
		Rénovation Fac.Man																			
		Rénovations diverses																			
		Accès PMR																			
		Divers																			
	VL	Localisable	4,6	4,2	6,1	14,9	6,0	11,8	16,1	33,9					10,6	16,0	22,1	48,8			
		Rehaussement quais																			
		Abris, éclairage																			
		Rénovation Fac.Man																			
		Rénovations diverses																			
		Accès PMR																			
		Divers																			
		Localisable																			
		Abris, éclairage																			
		Rénovation Fac.Man																			
		Rénovations diverses																			
		Accès PMR																			
		Divers																			
		Localisable	1,1	0,3	0,2	1,6	1,1	1,1	1,9	4,1					2,2	1,4	2,1	5,6			
		TELECOM																			
		Divers																			
		Non localisable																			
		Complément mobilité Bxl																			
		Complément mobilité Bxl																			
		Complément mobilité Bxl (Jeitte)																			
		Complément mobilité Bxl																			
		TOTAL	9,5	9,7	9,5	28,7	13,9	22,4	24,3	60,6					23,4	32,1	33,8	89,3			
		W								1,0								1,0			
		VL								1,9								1,9			
		Bxl + dpt	0,3	0,2		0,5									0,3	0,2		0,5			
		Bxl + dpt	0,3	0,2		0,5	2,9	6,6	9,5						0,3	3,1	6,6	10,0			
		TOTAL	9,8	9,9	9,5	29,2	13,9	25,3	30,9	70,1					23,7	35,2	40,4	99,3			
		Bxl + dpt													4,3	5,3	4,5	14,1			
		TOTAL													4,3	5,3	4,5	14,1			
		TOTAL													0,7	0,4	0,1	1,2			
		SPF	0,8	0,8	0,8	2,3									1,4	1,1	1,0	3,5			
		Parkings	10,3	35,6	31,2	77,1	53,3	72,1	95,6	221,0					99,7	135,4	150,1	385,2			
		Autres financements	20,1	24,5	9,9	54,5									10,3	35,6	31,2	77,1			
		FP	0,8	0,8	0,8	2,3									0,7	0,4	0,1	1,2			
		FP													1,4	1,1	1,0	3,5			

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

Moyens de production	Bâtiments de service	Projet	2005			2006			2007			TOTAL						
			Fin	HOLDING	INFRAABEL	SNCB	TOTAL	Fin	HOLDING	INFRAABEL	SNCB	TOTAL	Fin	HOLDING	INFRAABEL	SNCB	TOTAL	
		W	SPF		3,5	5,5	7,1	16,1							3,5	5,5	7,1	16,1
		VL	SPF		0,8	8,5	17,5	26,8							0,8	8,5	17,5	26,8
		Bxd + dpt	SPF			2,6	4,4	7,0								2,6	4,4	7,0
		CLI + équipements	SPF			4,3	16,6	29,1	49,9						4,3	16,6	29,1	49,9
		W	SPF		1,2	1,1	1,0	3,3							1,2	1,1	1,0	3,3
		VL	SPF			0,2	0,2	0,4								0,2	0,2	0,4
		Bxd + dpt	SPF			6,3	5,3	5,3	16,9						6,3	5,3	5,3	16,9
		Ateliers infra et equip.	SPF			7,5	6,6	6,5	20,6						7,5	6,6	6,5	20,6
		W	SPF			0,4	0,4	0,3	1,1						0,4	0,4	0,3	1,1
		VL	SPF			0,3	0,2	1,0	0,3	1,5					0,5	1,0	0,3	1,8
		Bxd + dpt	SPF			0,1	0,2	0,3	0,1	0,6					0,3	0,3	0,1	0,7
		Bâtim.serv.voyageurs	SPF			0,4	0,9	1,7	0,7	3,3					1,3	1,7	0,7	3,7
		W	SPF		2,1	1,6	0,9	4,6	0,3	0,3					2,4	1,6	0,9	4,9
		VL	SPF		1,1	2,0	7,4	10,6	0,3	0,3					1,4	2,0	7,4	10,9
		Bxd + dpt	SPF		1,7	3,2	4,3	9,2	0,4	0,4					2,1	3,2	4,3	9,6
		Autres bâtim.de serv.	SPF		4,9	6,8	12,7	24,4	1,0	1,0					5,9	6,8	12,7	25,4
		TOTAL	SPF		5,3	6,8	12,7	24,8	13,6	24,9	36,2	74,7			18,9	31,7	48,9	99,5
		Parc véhicules	SPF			1,5	2,5	5,5	9,5						1,5	2,5	5,5	9,5
		Engins spéciaux	SPF			6,5	10,8	12,9	30,2						6,5	10,8	12,9	30,2
		Divers Ml	SPF				0,1	0,1	0,2							0,1	0,1	0,2
		TOTAL	SPF			8,0	13,4	18,5	39,9						8,0	13,4	18,5	39,9
		Bâtiments	SPF															
		Melle	SPF												0	0,2	10,0	10,2
		Angleur	SPF												0,2	10,0	15,0	25,2
		Nouveaux ateliers	SPF												0,2	10,2	25,0	35,3
		AT Forest	SPF												2,9	1,9	3,8	8,6
		AT Schaarbeek	SPF												1,4	3,3	0,5	5,2
		AT Antwerpen-Noord	SPF												0,8	1,9	0,0	2,7
		AT Hasselt	SPF												0,7	0,8	0,3	1,8
		AT Merelbeke	SPF												1,0	0,4	3,8	5,2
		AT Oostende	SPF												3,4	1,7	1,9	7,0
		AT Kinkempois	SPF												1,1	6,0	2,1	9,1
		AT Stockem	SPF												0,6	2,9	3,1	6,5
		AT Charleroi	SPF												2,5	5,4	9,1	16,9
		AC Mechelen	SPF												3,4	4,4	5,5	13,4
		AT Salzinnes	SPF												2,1	1,6	0,8	4,6
		AC Gantbrugge	SPF												0,9	1,4	2,5	4,8
		AC Cuesnes	SPF												2,7	0,9	1,2	4,9
		CHW	SPF												1,5	1,0	0,6	3,0
		Autres ateliers	SPF												24,9	33,5	35,4	93,8
		TOTAL	SPF												25,1	43,6	60,4	129,1
		Bâtiments	SPF												25,1	43,6	60,4	129,1

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

	Projet	HOLDING			INFRABEL			SNCB			TOTAL					
		2005	2006	2007	Total	2005	2006	2007	Total	2005	2006	2007	Total			
Locomotives fonds propres	Acquisitions								26,2	0,9	2,8	29,9	26,2	0,9	2,8	29,9
	Acquisition HLD R 77/78								0,1	1,9	3,9	5,9	0,1	1,9	3,9	5,9
	Véh. rail-route B-Cargo															
	Acquisition de 20 HLD								18,9			18,9				18,9
	TOTAL								26,3	21,6	6,7	54,7	26,3	21,6	6,7	54,7
	Rénovations								3,1	1,2	0,0	4,4	3,1	1,2	0,0	4,4
	Transform.div. HLD								3,1	1,2	0,0	4,4	3,1	1,2	0,0	4,4
	TOTAL								6,2	2,4	0,0	8,6	6,2	2,4	0,0	8,6
	TOTAL								32,5	24,0	6,7	63,3	32,5	24,0	6,7	63,3
	TGV	Acq. 3 rames Bxl-Antw. - Breda							10,2	28,1	22,2	60,5	10,2	28,1	22,2	60,5
	TOTAL							10,2	28,1	22,2	60,5	10,2	28,1	22,2	60,5	
	Rénovations							1,7	0,0	0,0	1,7	1,7	0,0	0,0	1,7	
	Divers							1,1	0,5	15,5	17,0	1,1	0,5	15,5	17,0	
	TOTAL							2,8	0,5	15,5	18,8	2,8	0,5	15,5	18,8	
Wagons	Acquisitions							13,0	28,6	37,7	79,3	13,0	28,6	37,7	79,3	
	Transformations							7,7	14,2	6,5	28,4	7,7	14,2	6,5	28,4	
	TOTAL							20,7	42,8	44,2	107,7	20,7	42,8	44,2	107,7	
Divers	Installations.gasol							5,6	4,4	1,2	11,2	5,6	4,4	1,2	11,2	
	GPS							7,1	4,2	1,5	12,7	7,1	4,2	1,5	12,7	
	Divers							4,0	5,4	2,3	11,8	4,0	5,4	2,3	11,8	
	TOTAL SPF							16,7	14,0	5,0	35,7	16,7	14,0	5,0	35,7	
	TOTAL FP							4,5	8,8	7,9	21,3	4,5	8,8	7,9	21,3	
	TOTAL							21,2	22,8	12,9	57,0	21,2	22,8	12,9	57,0	
	RER							64,3	106,1	163,9	334,2	64,3	106,1	163,9	334,2	
	Article 73							20,2	20,3	20,3	60,7	20,2	20,3	20,3	60,7	
	FP							30,4	45,6	76,0	152,0	30,4	45,6	76,0	152,0	
	TOTAL							67,2	74,7	79,3	221,2	67,2	74,7	79,3	221,2	
Extensions de capacité	Classique								0,1				0,1			0,1
	Aubange - Mont-St-Martin								0,0	1,6	1,9	3,5	0,0	1,6	1,9	3,5
	Monceau-form : freins de voies								2,7	2,7	4,2	9,6	2,7	2,7	4,2	9,6
	L130A : renforcement								0,1	0,5	2,5	3,1	0,1	0,5	2,5	3,1
	Garocentre								0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	L140 desserte aéroport								0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	électrification L24								4,2	4,1	2,6	10,9	4,2	4,1	2,6	10,9
	Charleroi Sud								0,3	0,6	0,6	1,5	0,3	0,6	0,6	1,5
	Divers W								7,4	9,5	11,8	28,7	7,4	9,5	11,8	28,7
	TOTAL								14,2	13,6	2,9	30,7	14,2	13,6	2,9	30,7
W	Traversées de Namur							0,1	0,1	0,1	0,3	0,1	0,1	0,1	0,3	
	Etudes diverses							0,8	1,3	5,0	7,1	0,8	1,3	5,0	7,1	
	L130+147							15,1	15,0	8,0	38,1	15,1	15,0	8,0	38,1	
	TOTAL							21,0	21,4	13,1	50,2	21,0	21,4	13,1	50,2	
	SPF projets ex préfin.							6,3	10,1	16,4	32,8	6,3	10,1	16,4	32,8	
	axe 3 (Bruxelles - frontière lux.)							6,3	10,1	16,4	32,8	6,3	10,1	16,4	32,8	
	PPP/Préfin.							22,5	24,5	19,8	66,8	22,5	24,5	19,8	66,8	
	TOTAL W							33,9	34,6	36,2	104,7	33,9	34,6	36,2	104,7	
	TOTAL							101,1	109,3	115,5	235,9	101,1	109,3	115,5	235,9	

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

Projet	Fin	HOLDING		INFRAABEL		SNCB		TOTAL			
		2005	2006	2007	Total	2005	2006	2007	Total		
	L36/35 : courbe Leuven		11,7	8,9	1,8	22,4		11,7	8,9	1,8	22,4
	Genk-Goad .exti-6 voies+electr.	SPF	3,9	3,6	2,4	9,9		3,9	3,6	2,4	9,9
	Herentals + Tienen : transformation	SPF	0,0	2,0	1,9	4,0		0,0	2,0	1,9	4,0
	Zeebrugge : courbe Y Terdoest	SPF	0,1	0,0	0,0	0,1		0,1	0,0	0,0	0,1
	Port d'Anvers:2° accès+lizeren Rijn	SPF	2,1	1,5	1,9	5,5		2,1	1,5	1,9	5,5
	Port d'Anvers: LO + RO	SPF	22,1	24,9	16,0	63,0		22,1	24,9	16,0	63,0
	L50A : 3° et 4° voies	SPF	14,3	17,2	15,8	47,3		14,3	17,2	15,8	47,3
	L25 : adaptation trace Duiffel	SPF	0,1	0,2	4,0	4,3		0,1	0,2	4,0	4,3
	L25 : adaptation gare Mechelen	SPF	0,2	0,2	5,0	5,4		0,2	0,2	5,0	5,4
	L51A : 3°voie Brugge-Dudzele	SPF	0,0	0,0	0,0	0,0		0,0	0,0	0,0	0,0
	L58:rehaus +suppres.PN	SPF	0,0	0,0	0,0	0,0		0,0	0,0	0,0	0,0
	BIF Ledeborg-Melle + Schellebelle	SPF	0,1	0,5	0,6	1,2		0,1	0,5	0,6	1,2
	L50A : adaptation Gent-St-Pieters	SPF	0,3	1,5	1,8	3,6		0,3	1,5	1,8	3,6
	L11 : prolongement	SPF	0,1	0,1	0,1	0,3		0,1	0,1	0,1	0,3
	L21 : double voie St-Tuiden	SPF	0,2	0,5	0,7	1,4		0,2	0,5	0,7	1,4
	Divers VL	SPF	3,4	4,0	3,2	10,6		3,4	4,0	3,2	10,6
VL	TOTAL non PPP/Préfin.	SPF	58,1	63,2	54,6	176,0		58,1	63,2	54,6	176,0
	Tunne Liefkenshoek	SPF	1,0			1,0		1,0			1,0
	Zeebrugge	SPF	1,1			1,1		1,1			1,1
	Diabolo 25N	SPF	1,7	5,9	15,9	23,5		1,7	5,9	15,9	23,5
VL	SPF projets PPP/Préfin.	SPF	3,9	5,9	15,9	25,7		3,9	5,9	15,9	25,7
	PPP Tunne Liefkenshoek	P/P	0,0	5,4	140,7	146,1		0,0	5,4	140,7	146,1
	PPP/Préfin. Zeebrugge	P/P	0,0	2,0	15,0	17,0		0,0	2,0	15,0	17,0
	PPP Diabolo VL	P/P	6,5	14,3	46,8	67,6		6,5	14,3	46,8	67,6
	PPP/Préfin.	P/P	6,5	21,7	202,5	230,7		6,5	21,7	202,5	230,7
TOTAL VL	SPF	SPF	62,0	69,1	70,5	201,6		62,0	69,1	70,5	201,6
TOTAL VL	PPP/Préfin.	P/P	6,5	21,7	202,5	230,7		6,5	21,7	202,5	230,7
	cap Bxl Midi-FSR (P211-P311)	SPF	1,5	8,3	10,2	20,1		1,5	8,3	10,2	20,1
	Brux. Nd grill JNM	SPF	0,2			0,2		0,2			0,2
	Schaerbeek phase 1 (P8 kb)	SPF	4,5	6,0	11,7	22,2		4,5	6,0	11,7	22,2
	Diabolo	SPF	1,8	1,2	15,1	18,1		1,8	1,2	15,1	18,1
Bxl + dpt	TOTAL non PPP/Préfin.	SPF	8,1	15,5	37,0	60,6		8,1	15,5	37,0	60,6
TOTAL Bxl / DPT	SPF	SPF	8,1	15,5	37,0	60,6		8,1	15,5	37,0	60,6
TOTAL Bxl / DPT	PPP/Préfin. port de Brux.	P/P	2,0	3,1	5,1	10,2		2,0	3,1	5,1	10,2
W		SPF	3,3	15,6	10,0	28,8		3,3	15,6	10,0	28,8
VL		SPF	3,3	7,3	5,2	15,8		3,3	7,3	5,2	15,8
Bxl + dpt		SPF	12,7	11,6	18,7	43,0		12,7	11,6	18,7	43,0
TOTAL		SPF	19,3	34,5	33,8	87,6		19,3	34,5	33,8	87,6
	L161	SPF	11,7	27,5	25,8	65,0		11,7	27,5	25,8	65,0
	L124 - I (Linkebeek - Braine l'Alleud)	RER	4,4	11,4	20,1	35,9		4,4	11,4	20,1	35,9
	L124 - II (Braine l'Alleud - Nivelles)	RER	5,5	11,2	9,4	26,1		5,5	11,2	9,4	26,1
W	Gares et parkings	RER	1,0	1,3	2,0	4,3		1,0	1,3	2,0	4,3
	Gares et parkings	RER	1,0	1,3	2,0	4,3		1,0	1,3	2,0	4,3
	Courbe de Noesegem	RER	9,3	1,1	0,6	11,0		9,3	1,1	0,6	11,0
	L50A	RER	7,6	24,8	23,8	56,2		7,6	24,8	23,8	56,2
	Gares et parkings	RER	1,7	6,5	1,6	9,8		1,7	6,5	1,6	9,8
VL	TOTAL	RER	18,6	32,4	26,0	77,0		18,6	32,4	26,0	77,0
	L161	RER	4,7	12,4	21,3	38,5		4,7	12,4	21,3	38,5
	L124 - I (Linkebeek - Braine l'Alleud)	RER	3,6	11,8	16,3	31,8		3,6	11,8	16,3	31,8
déloc VL		RER	8,4	24,2	37,7	70,2		8,4	24,2	37,7	70,2

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

	Projet	Fin	HOLDING			INFRABEL			SNCB			TOTAL					
			2005	2006	2007	Total	2005	2006	2007	Total	2005	2006	2007	Total			
Divers		tunnel Josaphat				18,1	51,4	59,3	128,8				18,1	51,4	59,3	128,8	
		L161 RER				6,1	9,6	14,3	29,9				6,1	9,6	14,3	29,9	
		L124 - I (Linkbeek - Braine l'Alleud)				0,9	2,7	3,8	7,3				0,9	2,7	3,8	7,3	
		L50A RER				1,0	19,1	22,4	42,6				1,0	19,1	22,4	42,6	
		Gares et parkings				0,2	0,6	0,7	1,5				0,2	0,6	0,7	1,5	
		Bxl + dpt				0,2	0,6	0,7	1,5				0,2	0,6	0,7	1,5	
		TOTAL				2,3	5,9	3,7	11,8				2,3	5,9	3,7	11,8	
		SPF															
		EUROPE															
		PPP/Préfin.															
		P/P															
		RER															
		SPF															
		EU															
		P/P															
RER																	
SPF																	
Informa- tique																	
Général																	
F SPF																	
HR SPF																	
OP SPF																	
VG SPF																	
M SPF																	
TR SPF																	
R SPF																	
I SPF																	
PA SPF																	
ICT SPF																	
Divers																	
SPF																	
FP																	
Général																	
F FP																	
HR FP																	
OP FP																	
BC FP																	
VG FP																	
M FP																	
TR FP																	
PA FP																	
ICT FP																	
Divers																	
FP																	
FP																	
FP																	
Bâtiments direction & divers																	
FP																	
FP																	
FP																	
FP																	
SPF																	
FP																	
FP																	
FP																	
Autres financements																	
FP																	
FP																	
DIV																	
DIV																	

(*1) au montant de 100 à mio € est à réviser en 2007 sur FP et la SNCB Holding suite aux opérations SRR/SI R conclues par la SNCB initiale < 2005.

ANNEXE 16^(*)

Liaisons Virton-Athus-Rodange-Arlon

Dans le rapport présenté au Secrétaire d'État fin 2005, il est apparu que les liaisons entre Virton, Athus, Arlon et Luxembourg présentent le plus d'éléments positifs en termes de faisabilité et en termes de potentiel de développement. Suite aux discussions techniques et financières intervenues entre la SNCB et les CFL, les modalités de réouverture en décembre 2006 sont les suivantes :

L'offre de trains se compose pour la semaine (lundi au vendredi) de 3 ensembles :

- 1) Le prolongement, toutes les 2 heures, de la relation actuelle Libramont – Virton jusque Arlon via Rodange, soit 19 trains par jour (2 sens confondus).
- 2) Des trains de pointe (8 par jour) assurés par la SNCB et effectuant un parcours limité du type Virton – Rodange ou Arlon – Athus – Rodange.
- 3) Des trains (6 par jour) assurés par les CFL, et desservant directement Luxembourg et Rodange et qui circuleront au départ ou à destination de Virton.

^(*)A.R. 16.11.2006

ANNEXE 17^(*)

LE CADRE DU SSICF EN ÉQUIVALENTS 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

^(*)A.R. 16.11.2006