

PLAN PLURIANNUEL D'INVESTISSEMENT 2005-2007 DU GROUPE SNCB

Le contrat de gestion conclu entre l'Etat et la SNCB-Holding prévoit que « *pour le 30 septembre 2005, la SNCB-Holding, avec l'accord d'Infrabel et de la SNCB, soumet au Ministre des Entreprises publiques une proposition commune harmonisée de plan d'investissement 2006-2007 de la SNCB-Holding, de la SNCB et d'Infrabel issue du plan pluriannuel 2004-2007* ».

Ce document constitue ce plan pluriannuel tout en incluant, afin d'obtenir une vision plus globale, les charges prévues en 2005 (amendement au budget 2005).

Si ce document est introduit par la SNCB-Holding, il convient cependant de souligner que son élaboration n'a été rendue possible que grâce à la volonté de collaboration constructive dont ont fait preuve les représentants des trois sociétés du groupe au sein du Comité d'Investissement et au travail considérable fourni par les responsables des investissements dans les différentes entités de ces sociétés.

Le défi était en effet de taille car, même s'il existait un projet de base élaboré dans le cadre de l'ex SNCB, l'actualisation importante qui a dû être réalisée a nécessité l'adoption de nombreux compromis entre les sociétés du groupe.

1. INTRODUCTION

1.1. Point de départ

La base de départ est, comme prévu dans les contrats de gestion, constituée par le plan pluriannuel 2004-2007 défini par le Conseil d'Administration de l'ex SNCB (document CA 2003/261-1), en ce compris les diverses modifications intervenues jusque fin 2004 et dont un récapitulatif avait été présenté au Comité de Direction de l'ex SNCB le 29 novembre 2004 (document CD 2004/757)

Remarque : ce plan pluriannuel 2004-2007 était en fait dérivé du plan 2001-2012 et adapté pour tenir compte des enveloppes budgétaires disponibles.

1.2. Actualisation du plan initial

Le plan proposé s'inscrit bien entendu dans la ligne de ce plan d'investissements pluriannuel 2004-2007 approuvé par le Gouvernement mais a été ajusté pour tenir compte :

- des nouvelles lignes de forces définies dans les contrats de gestion des 3 sociétés et des orientations de leur Comité de Direction ;
- de l'évolution des sources de financement ;
- de diverses contraintes techniques.

Tous les montants sont par ailleurs exprimés en Euros 2005.

1.2.1. Les lignes de force du plan

Les contrats de gestions conclus par les 3 sociétés du groupe comportent un certain nombre d'engagements nouveaux souhaités par le Gouvernement. Certains d'entre eux se traduisent par des besoins supplémentaires en matière d'investissements. Partant de là les Comités de Direction ont défini leurs priorités et les grandes orientations qu'ils souhaitaient suivre.

Pour Infrabel

- Investissements de sécurité (ETCS, GSM-R,...).
- Préservation d'un volume total d'investissement en maintien de capacité égal à 285 Mio € par an minimum avec notamment l'accélération du programme de concentration des cabines de signalisation.
- Préservation et modernisation des outils de production, y compris accélération du programme de construction des CLI.
- Achèvement rapide des infrastructures Grande Vitesse de frontières à frontières.
- Poursuite de la mise en place progressive du réseau RER

Pour la SNCB

- Adaptation rapide des capacités pour répondre aux objectifs de croissance du transport des voyageurs fixés par le Gouvernement.
- Adaptation du parc pour la mise en place progressive des services RER (modernisations et acquisitions de matériel).
- Renouvellement du matériel le plus ancien et standardisation du matériel afin d'en réduire les coûts d'exploitation.
- Modernisation de l'outil de production (ateliers de maintenance du matériel).

Pour la SNCB-Holding

- Accélération et extension du programme de construction et d'aménagement de parkings pour les voyageurs.
- Maintien à un niveau élevé des investissements pour l'amélioration des bâtiments destinés à l'accueil des voyageurs.
- Modernisation de l'outil informatique, support de nombreux projets de rationalisation au sein du groupe.

1.2.2. Le cadre financier général

Le projet de plan pluriannuel d'investissement 2005-2007 a été élaboré en tenant compte des contraintes budgétaires, d'orientations en matière de modes de financement et d'un certain nombre d'hypothèses.

Dotations inscrites dans les contrats de gestion

Les dotations publiques d'investissement pour l'ensemble des 3 sociétés du groupe SNCB sont fixées dans les contrats de gestion aux montants suivants (exprimés en € 2005) :

- année 2005 : 814.897 K€ ;
- année 2006 : 927.579 K€ ;
- année 2007 : 962.862 K€.

Sur ces montants, et avant toute répartition, une somme de 7 Mio € est à prélever en 2006 et en 2007 pour compléter les investissements relatifs aux parkings pour les voyageurs.

Réduction possible des dotations

Les contrats de gestion prévoient par ailleurs que les dotations, en particulier celle de 2007, pourraient être réduites si le produit des ventes de terrains transférés au FIF n'atteint pas 300 Mio € au 31/12/2007.

Pour l'élaboration du plan l'hypothèse retenue est que l'application de cette clause des contrats de gestion entraînerait une réduction de 34 Mio € de la dotation nominale de l'année 2007. Cette hypothèse a par ailleurs été convenue avec le Ministre des Entreprises publiques.

Achèvement du TGV

L'achèvement du projet TGV de frontières à frontières devra se faire à l'intérieur d'enveloppes budgétaires prévues à cet effet, à savoir :

- le budget actuel prévu à charge du SPF pour les années 2005 à 2007 et les soldes de l'ex Financière TGV et de la contribution des Pays-Bas ;
- un emprunt de maximum 282 Mio € dont les charges seront assumées par l'Etat sur base d'un contrat de type commercial.

Maîtrise de l'évolution de l'endettement ¹

Chacune des 3 sociétés du groupe souhaite s'attaquer à toutes les causes possibles de création ou d'augmentation de sa dette et, pour ce faire, notamment, limiter au strict nécessaire le recours aux fonds propres pour le financement des investissements.

¹ Les rachats de matériel roulant par SNCB-Holding en fin d'opération de S&L/R Back sont provisionnés mais non inscrits dans le plan d'investissement.

Concrétisation des partenariats publics- privés (PPP)

Au vu de l'état d'avancement des dossiers préparatoires il est apparu très peu probable de pouvoir aboutir dès 2005 à une concrétisation de partenariats publics- privés pour le financement de projets autres que le « Diabolo ».

Cela entraîne bien entendu du retard dans le planning des travaux concernés mais a aussi une conséquence indirecte sur d'autres projets. En effet, pour des raisons techniques, certains travaux que l'on avait prévu d'incorporer dans ces projets doivent être réalisés en 2005 et intégrés dans les enveloppes financières classiques, essentiellement la dotation SPF.

Le plan est par contre basé sur l'hypothèse de la concrétisation dès 2006 de l'ensemble des partenariats publics- privés envisagés dans les plans initiaux. Aucun remboursement n'est prévu pour les PPP avant 2008 au plus tôt.

Financement du matériel RER

Le contrat de gestion de la SNCB décrit les modes de financement envisagés par l'Etat pour le projet RER en général et pour le matériel roulant RER en particulier.

La part du plan concernant la SNCB est basée sur l'hypothèse selon laquelle l'acquisition de nouvelles automotrices électriques puisse être financée selon le mécanisme prévu à l'article 73 de son contrat de gestion (c'est-à-dire que l'Etat assure la couverture – tant en capital qu'en intérêts – de l'acquisition du matériel).

Financement européen

Un financement en provenance de la Communauté européenne est prévu pour soutenir la réalisation de certains projets, comme le Diabolo, le GSM-R ou la modernisation de l'axe 3.

De tels subsides sont également prévus ou envisagés pour le projet TGV (développement des infrastructures et équipements ETCS sur les rames Thalys).

Projets pour autres tiers

Certains projets (par exemple des aménagements d'abord de gares, des concessions) sont financés ou destinés à être financés par d'autres tiers (pouvoirs locaux ou investisseurs privés). Il apparaissent sous la rubrique « autres financements » et représentent 39,5 mio € (15,4 mio € pour Infrabel et 24,1 mio € pour SNCB-Holding).

1.2.3. Les ajustements techniques

Les plans précédents ont aussi fait l'objet d'un certain nombre d'ajustements techniques qui ne sont pas le reflet de choix stratégiques mais qui ont pour but de tenir compte, par exemple :

- de l'état d'avancement effectif de certains projets ;
- du transfert entre sociétés du groupe de la responsabilité de certains projets ainsi que des moyens financiers correspondants ;
- d'une évaluation plus précise, par exemple basée sur la réception de remises de prix, des charges budgétées.

2. LES PRINCIPAUX PROJETS DU PROGRAMME PHYSIQUE

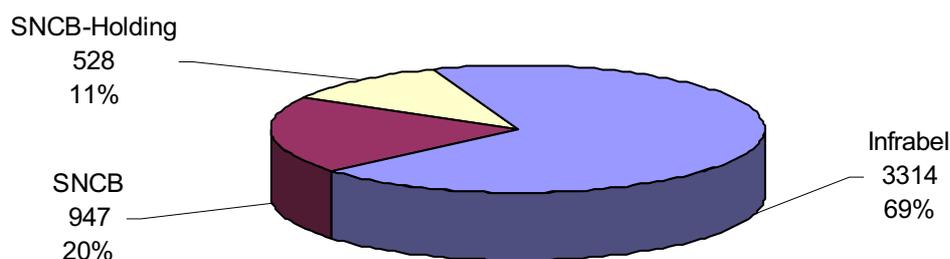
La confrontation entre les plans initiaux, les lignes de forces retenues, le cadre financier général et les contraintes techniques (auxquels il faut ajouter la contrainte du respect de la clé régionale de répartition des investissements) ont évidemment nécessité des arbitrages entre projets et l'obtention d'un consensus entre sociétés au sein du Comité d'Investissement.

Par rapport à ce qui aurait pu être envisagé en dehors de ces différentes contraintes, il a bien entendu été nécessaire de réduire l'envergure de certains projets ou bien de les postposer ou de les étaler dans le temps.

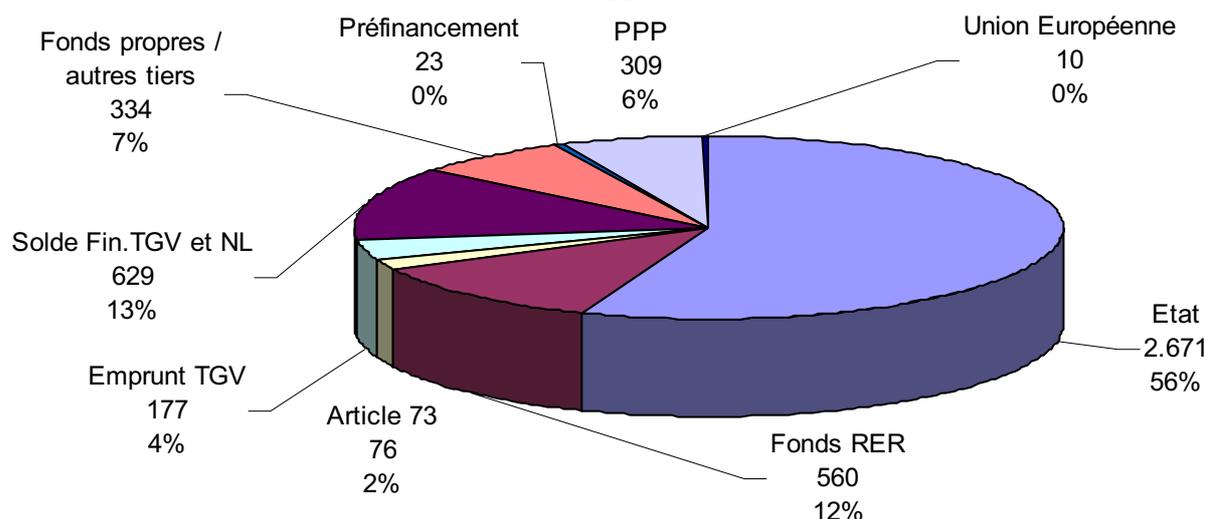
Les paragraphes qui suivent mettent en évidence les éléments marquants des projets de chacune des 3 sociétés, le détail complet des plans faisant l'objet du chapitre 3.

2.1. Répartition globale des investissements

Sur la période 2005-2007 le groupe SNCB va investir 4.789 Mio € se répartissant comme suit entre les 3 sociétés :



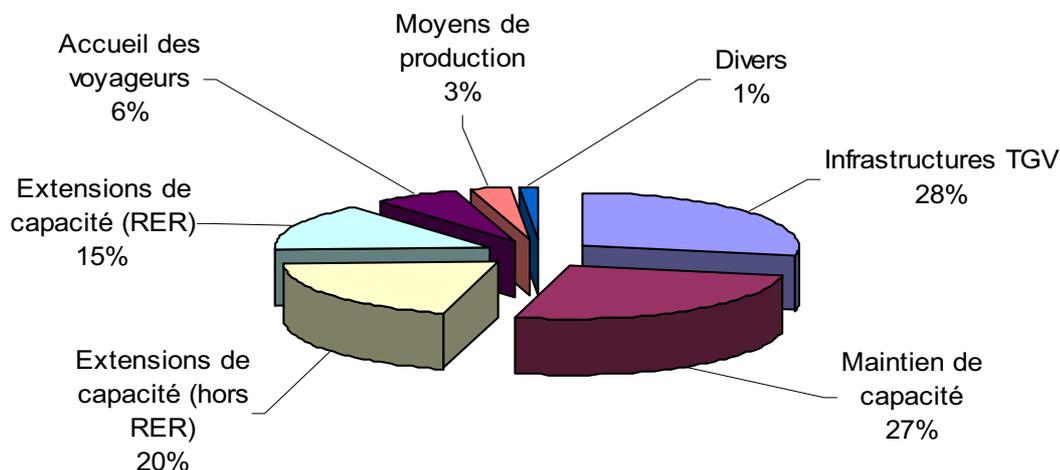
Le financement de ces investissements fait appel aux sources suivantes² :



² Voir aussi § 3.2.

2.2. Projets d'Infrabel

Le graphique ci-dessous donne la subdivision globale des 3.314 Mio € inscrits au budget 2005-2007 d'Infrabel par grandes rubriques.



2.2.1. Infrastructures TGV

Les infrastructures TGV occuperont encore d'ici fin 2007 une place très importante dans les investissements d'Infrabel. Les budgets inscrits pour la période 2005-2007 s'élèvent à 917 Mio € (TGV pur et TGV mixte, tous modes de financement confondus) soit 28 % de l'ensemble des investissements d'Infrabel.

Les deux principaux projets en cours sont :

- le « P5 », liaison à grande vitesse entre Liège et la frontière allemande, avec 363 Mio € ;
- l'ensemble « P6-P7-P8-Gare d'Anvers-Central », liaison à grande vitesse Bruxelles- Schaerbeek- Anvers- Frontière hollandaise, avec 453 Mio €.

Les nouveaux mécanismes de financement prévus permettent une poursuite sans entrave des travaux.

2.2.2. Maintien de capacité

Les investissements de maintien de capacité représenteront 878 Mio € avec comme postes importants :

- 546 Mio € pour les infrastructures classiques ;
- 57 Mio € sur l'axe 3 (Bruxelles-Luxembourg) financés par un partenariat public- privé ;
- 187 Mio € pour la poursuite de la concentration des cabines de signalisation ;
- 67 Mio € de travaux réalisés à l'occasion de la construction des nouvelles infrastructures grande vitesse ;
- 18 Mio € pour le début du déploiement du système ETCS.

2.2.3. Extensions de capacité hors RER

Les projets les plus importants repris sous cette rubrique sont ceux dont le financement est en partie assuré par des partenariats publics-privés : le Diabolo pour 114 Mio € et le Liefkenshoektunnel pour 146 Mio €.

Parmi les autres projets importants il convient de citer :

- le renforcement de la ligne 130A : 8 Mio € ;
- Charleroi-Sud : 11 Mio € ;
- la traversée de Namur : 32 Mio € ;
- l'axe 3, Bruxelles- Luxembourg : 16 Mio € (financés par un PPP) ;
- la courbe de raccordement des lignes 36 et 35 à Louvain : 22 Mio € ;
- les extensions et l'électrification à Genk-Goederen : 10 Mio € ;
- les extensions du Linkeroever et du Rechteroever du port d'Anvers : 65 Mio € ;
- la mise à 4 voies de la ligne 50A : 47 Mio € ;
- les projets « P211 » et « P311 » d'accroissement des capacités d'accès de Bruxelles- Nord et Midi : 20 Mio € ;
- la partie classique du projet « P8 » Bruxelles- Nord – Schaerbeek : 22 Mio € ;
- le GSM-R : 86 Mio €.

Les limitations budgétaires et les contraintes liées au respect de la clé de répartition régionale ont eu, dans le domaine de ces extensions de capacité, un impact significatif.

Il a fallu procéder principalement :

- à l'étalement dans le temps de la modernisation de la ligne 130, du renforcement de la ligne 130A et des projets « P211 » et « P311 » susmentionnés ;
- au report du démarrage de l'aménagement d'une 3^o voie entre Bruges et Dudzele sur la ligne 51A, de rehaussement de la ligne 58 et des modifications à apporter aux bifurcations de Ledeborg et Melle. Il est par ailleurs à remarquer que le projet de raccordement de Garocentre a été maintenu mais que le planning budgétaire de ces travaux a été revu pour tenir compte des plus récentes perspectives d'exécution du chantier ;
- à la réduction du périmètre de certains projets : limitation des adaptations de la ligne 29 à la seule gare de Tielen ;
- les montants prévus pour la réouverture de l'Ijzeren Rijn seront adaptés en fonction de l'évolution du dossier juridique.

Un programme moins ambitieux (mais également plus réaliste) a aussi été retenu pour le déploiement du GSM-R en région wallonne.

2.2.4. Extensions de capacité pour le RER

Les investissements pour les infrastructures RER vont aller en augmentant au cours de la période 2005-2007 et concerneront surtout, pour un total de 487 Mio € :

- le tunnel Josaphat : 129 Mio € ;
- la ligne 161 : 133 Mio € ;
- la ligne 124 : 101 Mio € ;
- la ligne 50A : 99 Mio €.

Il convient de noter que dans le cas spécifique des infrastructures pour le RER, malgré l'absence de contrainte sur les enveloppes budgétaires annuelles, il a été nécessaire de

retarder certains investissements en région wallonne essentiellement pour pouvoir respecter la clé de répartition régionale.

2.2.5. Accueil des voyageurs

Parmi les 210 Mio € prévus par Infrabel sous cette rubrique, 147 Mio € sont inscrits au budget pour l'aménagement des infrastructures³ des grandes gares et notamment :

- 5 Mio € pour Charleroi-Sud ;
- 11 Mio € pour Mons ;
- 19 Mio € pour Liège-Guillemins ;
- 6 Mio € pour Vilvorde ;
- 6 Mio € pour Halle ;
- 12 Mio € pour Louvain ;
- 23 Mio € pour Bruges ;
- 18 Mio € pour Gand-Saint-Pierre ;
- 26 Mio € pour Anvers-Central ;
- 17 Mio € pour les 3 gares principales de la jonction Nord - Midi à Bruxelles.

Les contraintes budgétaires et la nécessité de respecter la clé de répartition régionale des investissements ont amené à reporter certains projets d'aménagement des infrastructures des gares, principalement à Bruxelles-Congrès, Bruxelles-Midi, et Liège-Palais. Il est à noter que les travaux prévus à Mons ont été maintenus mais que le planning budgétaire de ces travaux a été revu pour tenir compte des plus récentes perspectives d'exécution du chantier

2.2.6. Moyens de production et divers

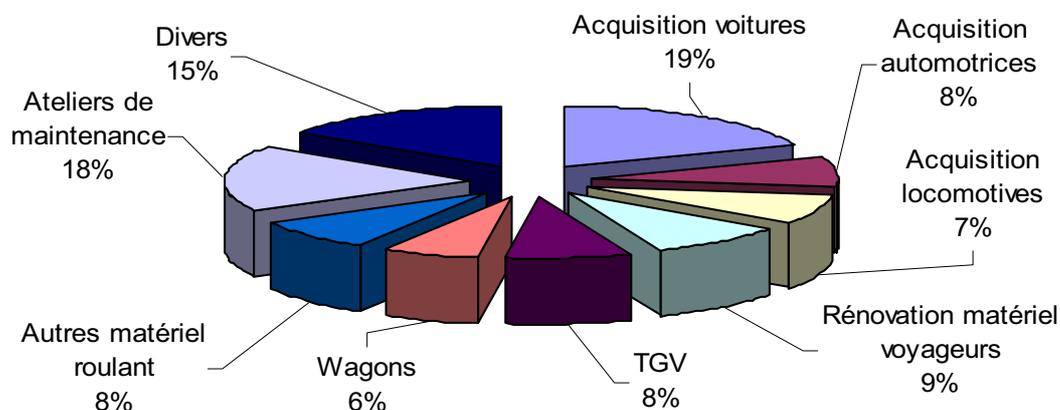
Les 152 Mio € inscrits sous ces rubriques sont principalement destinés :

- aux ateliers de maintenance infrastructure et aux CLI : 71 Mio € ;
- aux engins spéciaux de maintenance des infrastructures : 26 Mio € ;
- à l'informatique spécifique d'Infrabel : 29 Mio € ;
- aux investissements pour « Autres tiers » : 15 mio €.

³ Il ne s'agit ici ni des bâtiments des gares ni des parkings, repris dans les projets de la SNCB-Holding, mais de la part des infrastructures gérées par Infrabel (voies, quais, couloirs sous voies, etc.)

2.3. Projets de la SNCB

Le graphique ci-dessous donne la répartition par nature de l'ensemble des investissements de la SNCB (947 mio €).



Il a été nécessaire, afin de respecter les enveloppes des dotations de l'Etat et de limiter le recours aux fonds propres, de réduire ou d'étaler dans le temps certains projets notamment de modernisation des ateliers de maintenance et de rénovation du matériel roulant.

2.3.1. Acquisition de voitures

L'acquisition de voitures type M6 double étage constitue une des réponses à l'accroissement des besoins de capacité pour le transport des voyageurs. Sous cette rubrique sont repris :

- 137 Mio € pour le paiement de la deuxième tranche (en cours de construction) ;
- 46 Mio € pour les premiers paiements pour l'acquisition d'une 3^e tranche de 90 voitures.

2.3.2. Acquisition d'automotrices

Le plan prévoit l'acquisition d'une première tranche de 80 automotrices électriques triples permettant de renforcer la capacité de transport en particulier pour les services RER autour de Bruxelles. Le montant de 76 Mio € repris au programme est destiné à couvrir les premiers paiements liés à cette commande qu'il est prévu de financer selon le mécanisme de l'article 73 du contrat de gestion de la SNCB (voir § 1.2.2.).

2.3.3. Acquisition de locomotives

Sous cette rubrique figurent les projets suivants :

- 22 Mio € pour les premiers paiements relatifs à l'acquisition de 60 nouvelles locomotives électriques (l'accroissement du parc des voitures nécessite la mise en

service de locomotives supplémentaires. Par ailleurs une partie du parc actuellement en service, devenu obsolète tant du point de vue technique que de ses capacités d'exploitation, doit être remplacé) ;

- 19 Mio € pour les premiers paiements relatifs à l'acquisition de 20 locomotives diesel de ligne pour les services marchandises ;
- 30 Mio € restant à payer pour l'acquisition de la seconde tranche de locomotives diesel type 77/78 utilisées pour des services marchandises.

2.3.4. Rénovation du matériel à voyageurs

Les 85 Mio € inscrits dans cette rubrique se répartissent comme suit :

- 61 Mio € pour la modernisation d'automotrices électriques utilisées principalement dans les services City-Rail, préfiguration des dessertes RER ;
- 24 Mio € pour divers autres projets (exemple : la rénovation de voitures type M4).

Le plan prévoit l'imputation de la modernisation des automotrices électriques à la part du fonds RER destinée au matériel roulant, selon l'article 74 du contrat de gestion de la SNCB.

2.3.5. Trains à grande vitesse

Cette rubrique comporte principalement l'acquisition, pour 60 Mio €, de 3 rames à grande vitesse (250 Km/h) destinées à assurer des dessertes Bruxelles- Amsterdam. Le reste, soit 19 Mio €, est destiné à la rénovation du parc TGV existant et à l'adaptation de ses équipements de signalisation embarquée.

2.3.6. Wagons de marchandises

Le montant de 61 Mio € est destiné à l'acquisition de nouveaux wagons d'une part (33 Mio €) et la modernisation du parc existant d'autre part (28 Mio €).

2.3.7. Autres investissements sur le matériel roulant

Sous cette rubrique sont repris les projets suivants :

- diverses modifications des locomotives (13 Mio €) ;
- l'acquisition de véhicules rail- route (6 Mio €) ;
- l'installation des équipements GSM-R embarqués (22 Mio €) ;
- l'équipement ETCS du matériel (38 Mio € SPF (+ 1 Mio € sur fonds propres)).

2.3.8. Ateliers de maintenance du matériel

Les 168 Mio € inscrits sous cette rubrique sont destinés aux infrastructures (bâtiments, voies, etc.) et aux équipements des ateliers centraux et des ateliers de maintenance courante du matériel roulant. 37 Mio € sont affectés aux projets de construction de deux nouveaux ateliers pour le matériel de traction, l'un à Angleur (en remplacement de Kinkempois) et l'autre à Melle (en remplacement de Merelbeke).

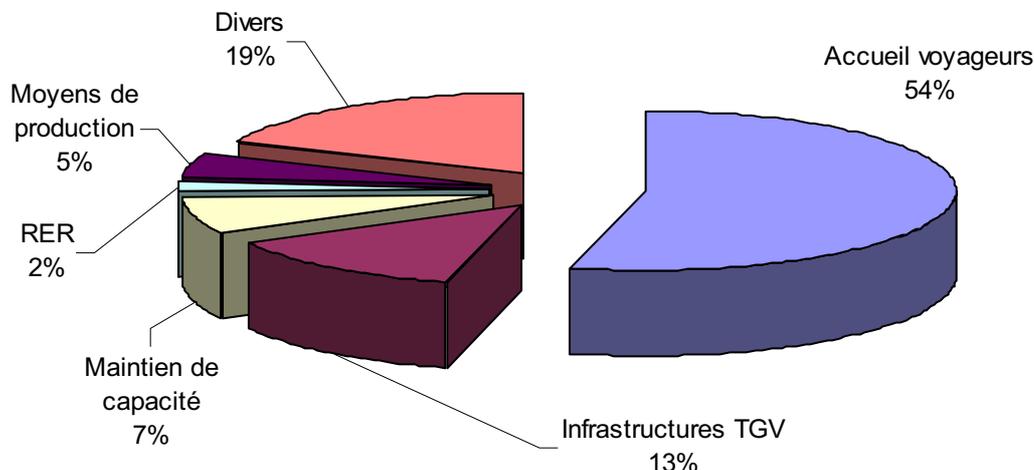
2.3.9. Divers

Les principaux projets repris sous cette rubrique de 142 Mio € sont les suivants :

- accueil voyageurs : 15 Mio € ;
- informatique spécifique pour la SNCB : 67 Mio € ;
- installations d'alimentation en gasoil pour le matériel roulant : 11 Mio € ;
- système GPS de suivi du matériel roulant : 13 Mio € SPF (+ 1 Mio € sur fonds propres).

2.4. Projets de la SNCB-Holding

Le graphique ci-dessous donne la répartition globale des investissements de la SNCB-Holding (528 mio €) par rubrique⁴.



2.4.1. Accueil voyageurs

La SNCB-Holding envisage d'investir de l'ordre de 284 Mio € sur la période 2005 – 2007 en matière d'accueil à la clientèle⁵.

121 mio € seraient investis dans les grandes gares du réseau et notamment :

- 10 Mio € à Charleroi-Sud ;
- 52 Mio € à Liège-Guillemins ;
- 2 Mio € à Namur ;
- 17 Mio € à Anvers-Central ;
- 9 Mio € à Louvain ;
- 7 Mio € à Gand Saint-Pierre⁶ ;
- 9 Mio € à Bruxelles-Central ;
- 3 Mio € à Bruxelles-Nord ;
- 5 Mio € à Bruxelles-Luxembourg.

Les contraintes budgétaires ont amené à reporter certains projets d'amélioration de l'accueil à la clientèle, notamment en gares d'Arlon (façades), de Huy et Virton (rénovations), Bruxelles-Nord (salle des guichets), Etterbeek, Halle (parcage vélo), Dendermonde (reconstruction du bâtiment de la gare), Hasselt (aménagement des abords) et Liedekerke (abords).

⁴ Les rachats de matériel roulant par SNCB-Holding en fin d'opération de S&L/R Back sont provisionnés mais non inscrits dans le plan d'investissement.

⁵ Sont à charge de la SNCB-Holding les bâtiments des gares, les parkings, les concessions, les abords des gares, venant en complément aux investissements prévu par Infrabel.

⁶ Y compris les études Master plan

Pour les parkings, un montant de 108 Mio € est prévu sur la période 2005-2007. Ces investissements ne sont que partiellement couverts par un financement public. Conformément aux souhaits de l'autorité de tutelle, la SNCB-Holding s'est en effet engagée à exécuter un programme physique de développement de parkings plus important et/ou plus rapide que prévu et a accepté pour ce faire d'en préfinancer une partie. Compte tenu d'une réservation annuelle dans la dotation SPF d'un montant de 22 Mio € à partir de 2006, la SNCB-Holding aura récupéré les montants préfinancés à l'horizon 2009/2010.

Les principaux parkings envisagés sont :

- Gand-Saint-Pierre : 25 Mio € ;
- Bruges : 16 Mio € ;
- Hasselt : 10 Mio € ;
- Landen : 2 Mio € ;
- Gembloux : 3 Mio € ;
- Mons : 3 Mio € ;
- Saint- Ghislain : 2 Mio € ;
- Ans : 1 Mio € ;
- Charleroi- Sud : 1 Mio € ;
- Huy : 1 Mio €.

D'autre part, les parkings des gares TGV de Liège-Guillemins et Anvers-Central (30 Mio €) sont financés au départ de l'emprunt TGV présenté dans le cadre financier général (point 1.2.2).

En outre, 32 Mio € seront consacrés aux améliorations de l'accueil dans les petites gares et points d'arrêt : bâtiments de gare, éclairage, adaptations diverses pour les personnes à mobilité réduite (PMR), rénovations diverses par Facility Management, installations de parcage de vélos, ...

Enfin, des investissements à hauteur de 24 mio €, en relation avec des projets destinés à être financés par d'autres tiers, sont à prévoir sur la période 2005 – 2007.

2.4.2. Infrastructures TGV

Le montant de 69 Mio € couvre la continuation et la presque terminaison des travaux à charge de la SNCB-Holding dans les gares TGV de Liège-Guillemins et Anvers-Central.

Sont notamment concernés les travaux aux bâtiments de gare, à la couverture des quais dans la mesure où elle est considérée comme faisant partie intégrante du bâtiment et à l'aménagement des abords de gares.

Il s'agit bien ici de la part de ces travaux à charge du projet TGV, venant s'ajouter à ceux prévus dans la rubrique « Accueil » précédemment mentionnée.

2.4.3. Maintien de capacité

Le montant prévu de 39 Mio € est notamment destiné :

- aux investissements sur le réseau de téléphonie (réseau IP, commutateurs, alimentation DC, ...);
- au projet Malaga (télésurveillance et sécurisation des installations);

- aux bâtiments des cabines de signalisation à charge de la SNCB-Holding (cas des bâtiments non occupés à plus de 50 % par Infrabel). Il s'agit en l'occurrence d'investissements situés à Muizen, Charleroi-Sud (bloc 20) et au Waaslandhaven.

2.4.4. Réseau RER

Sont concernées ici les travaux à réaliser dans les gares et parkings de la zone RER sur les 4 lignes 161 (Bruxelles – Namur), 124 (Bruxelles - Charleroi), 50A (Bruxelles – Ostende) et 36 (Bruxelles – Liège).

Ces investissements s'élèvent à près de 12 Mio €

2.4.5. Moyens de production et Divers

Un montant de 25 Mio € sur financement SPF est prévu notamment pour :

- des bâtiments de service et bâtiments à usage divers ;
- des bâtiments de direction, dans la mesure où il s'agit de bâtiment abritant des activités relatives au service public ;
- des bâtiments administratifs.

En outre, près de 100 Mio € seront également consacrés :

- à l'informatisation des différentes directions (74 Mio €), notamment H-HR (introduction d'un Learning Management System) et H-F (implémentation d'un package ERP pour le groupe SNCB).

Sont également programmés l'achat de composants pour la construction de l'architecture IT de l'ensemble du groupe SNCB, l'achat de différentes licences pour l'utilisation du système ERP, l'acquisition de matériels bureautiques, etc.

- aux bâtiments de directions relevant de services commerciaux ;
- aux investissements pour Facility Management, notamment le charroi automobile ;
- aux investissements commerciaux de H-ICT en matière de téléphonie.

3. LE PLAN PLURIANNUEL DÉTAILLÉ

Les tableaux en annexe fournissent les détails du plan d'investissement des trois sociétés du groupe.

Leur structure est largement inspirée de celle imposée par les contrats de gestion, même si le niveau de détail exigé n'est pas encore atteint.

On y trouve, année par année, pour les trois sociétés (SNCB-Holding, Infrabel et SNCB) ainsi que par source de financement, les différents budgets prévus par rubriques, sous- rubriques, voire projets. Tous les montants sont exprimés en Mio € (valeur 2005).

3.1. La subdivision en rubriques et sous- rubriques

Les grandes rubriques et sous- rubriques utilisées sont les suivantes.

3.1.1. Les infrastructures TGV

Avec distinction entre TGV pur (« 1^{ère} colonne ») et TGV mixte (« 2^{ème} colonne »). Les investissements qui servent exclusivement au TGV, ou qui sont imposés uniquement à cause du passage du TGV relèvent de la « 1^{ère} colonne » (financement via le solde de l'ex-TGV FIN et de la contribution des Pays-Bas et via l'emprunt TGV mentionné sous 1.2.2) tandis que les investissements qui servent à la fois au TGV et au service intérieur sont à charge de la « 2^{ème} colonne », financée grâce à la dotation SPF et à l'emprunt TGV.

3.1.2. Le maintien de capacité

Ce programme constitue la base des investissements d'Infrabel. Les travaux ont pour objectif principal d'assurer le maintien du réseau dans un parfait état de fonctionnement, c'est-à-dire de maintenir des conditions normales, au niveau actuel, de circulation des trains sans modification fondamentale des installations ferroviaires existantes.

Notons que les investissements réalisés conjointement au projet TGV (« 3^{ème} et 5^{ème} colonnes ») concourent également à ce but.

Cet objectif est atteint par le renouvellement des infrastructures mais aussi par la modernisation des installations (par exemple, par l'utilisation de technologie à logique programmée pour les cabines de signalisation et la pose de nouveaux types d'appareils de voie).

S'y ajoutent également un important projet qui contribuera à l'augmentation de la sécurité de la circulation des trains, le projet ETCS et le projet Malaga, en relation avec la sécurisation des installations (gares, ateliers, abords, ...).

3.1.3. L'accueil à la clientèle

Les grands objectifs de ce plan visent notamment l'amélioration de l'accessibilité des gares et points d'arrêt, une meilleure information délivrée en gare et sur les quais, un plus grand confort des installations pour les voyageurs, le développement de facilités de parcage des véhicules à proximité immédiate des gares.

Dans le tableau sont distingués les investissements relatifs aux « grandes gares », en ce compris les gares TGV de Liège-Guillemins et Antwerpen-Centraal, aux parkings et aux divers autres investissements dans les gares et points d'arrêt, ainsi que les investissements souhaités par l'opérateur ou destinés à recevoir d'autres financements.

3.1.4. Les moyens de production

Cette rubrique regroupant les bâtiments de service (notamment les Centres Logistiques Infrastructure (CLI) et les ateliers Infra), les outils de production Infra (engins de la voie, équipements d'ateliers, outillage, charroi) et les ateliers du matériel roulant.

3.1.5. Diverses autres rubriques

Il s'agit de l'informatisation, des investissements commerciaux de téléphonie, des bâtiments de direction, des investissements demandés par Facility Management ou des tiers (autres financements).

3.1.6. Le matériel roulant et divers investissements pour la Direction B-TR

Dans le tableau, les investissements sont classés par type de matériel : automotrices (AM), autorails (AR), voitures (HV), locomotives « service public » (HL SPF) ou « service commercial » (HL FP), TGV, wagons, matériel pour le RER, rachats de matériel, et les autres investissements (GSM-R, ETCS, divers).

3.1.7. Les extensions de capacité

Ces investissements s'inscrivent dans une stratégie globale d'amélioration de l'ensemble des services (ponctualité, fluidité, facilité d'exploitation) et de développement de l'offre (augmentation de capacité des lignes et terminaux) afin de répondre dans la mesure des possibilités aux objectifs d'augmentation de la part ferroviaire dans le marché du transport. Les nouvelles infrastructures pour le RER répondent parfaitement à ces critères et sont reprises dans cette partie du tableau. Fait également partie des extensions de capacité le développement d'un réseau de téléphonie mobile purement ferroviaire, le GSM-R.

3.2. Le financement de ces investissements

Pour assurer la réalisation de ces investissements, il est fait appel à différentes sources de financement (voir également § 1.2.2.).

3.2.1. La dotation classique du service public fédéral (SPF) Mobilité et Transports.

Cette dotation est utilisée par les trois sociétés pour financer les investissements en relation avec leurs missions de service public.

Complémentairement à cette dotation et selon la volonté des autorités de tutelle, la SNCB-Holding a décidé d'aller au-delà de sa part de dotation SPF en préfinançant sur quelques années la réalisation de parkings afin de pouvoir disposer de ces infrastructures plus tôt.

3.2.2. Le fonds RER

Ce fonds alimenté par l'Etat est utilisé par Infrabel et la SNCB-Holding pour financer les travaux nécessaires pour le RER et par la SNCB pour la rénovation de matériel qui sera utilisé dans les relations RER.

3.2.3. Le financement « Article 73 »

Ce mode de financement fait référence à l'article 73 du contrat de gestion de la SNCB qui prévoit explicitement que « *l'Etat assure la couverture – tant en capital qu'en intérêts – du matériel roulant RER* ».

3.2.4. Les fonds propres

Utilisés pour les investissements d'intérêt commercial de la SNCB et de la SNCB-Holding.

3.2.5. Autres financements

Projets financés ou destinés à être financés par d'autres tiers.

3.2.6. Le solde de la Financière TGV et de la contribution des Pays-Bas

Ce solde est utilisé par Infrabel jusqu'à son extinction pour soutenir les investissements à charge du TGV pur.

3.2.7. L'emprunt TGV

Montants dégagés grâce à l'emprunt contracté et relatif à la terminaison des investissements TGV.

3.2.8. Financement par l'Union Européenne

Des fonds européens sont prévus pour financer en partie certains projets.

3.2.9. Partenariats public – privé (PPP)

Des financements par PPP sont prévus par Infrabel pour contribuer à la réalisation des investissements suivants : le diabolos de et vers l'aéroport de Bruxelles-National, la modernisation de l'axe 3 (Bruxelles) – Ottignies – Namur – Luxembourg, le développement d'infrastructures au port de Zeebrugge, la construction du tunnel du Liefkenshoek sous l'Escaut à Anvers et les investissements au port de Bruxelles. Les opérations PPP relatives à la gare de Gosselies et au « park and ride » de Louvain- La -Neuve seront développées dans une phase ultérieure.

Afin de distinguer plus facilement les modes de financement des investissements utilisés pour les différentes rubriques et sous- rubriques, un code de couleur a été utilisé :

	SPF (y compris le complément emprunté pour le TGV mixte et le préfinancement des parkings)
	Fonds RER
	« Article 73 »
	Fonds propres
	Autres financements
	Ex-TGV FIN, contribution Pays-Bas et complément emprunté pour le TGV pur
	PPP
	Union Européenne

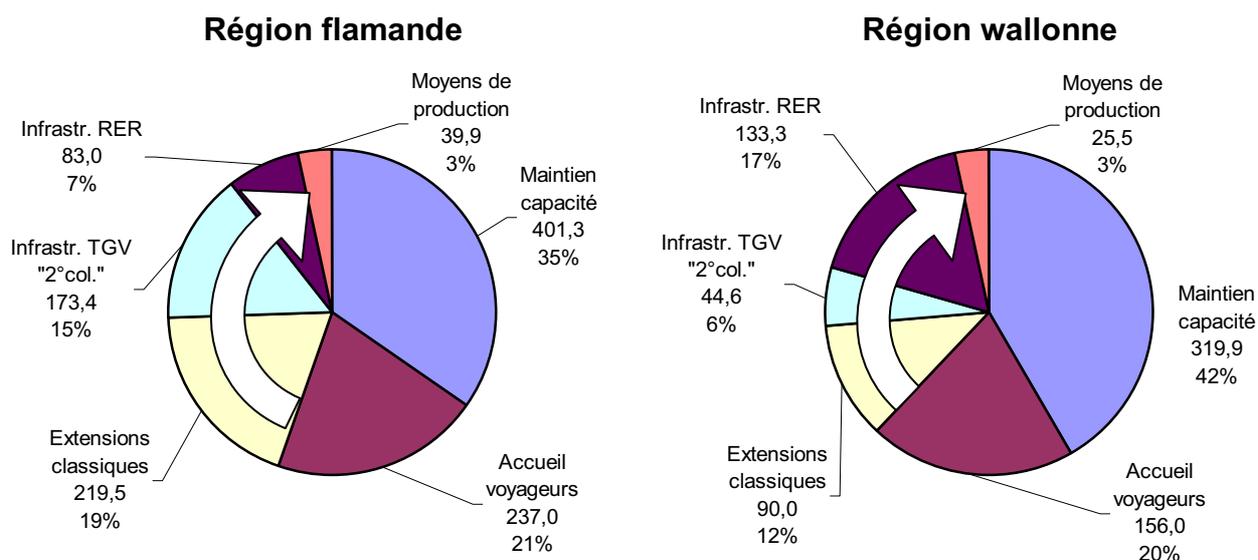
3.3. Répartition régionale des investissements localisés

Signalons enfin que l'équilibre 60/40 entre les régions flamande et wallonne est assuré pour chacune des années du plan au niveau consolidé (c'est à dire essentiellement Infrabel + SNCB-Holding, la SNCB n'étant pas concernée dans cette répartition vu la nature de ses investissements).

Le tableau ci-dessous donne la répartition, pour l'ensemble des années 2005 à 2007, des investissements localisés par rubrique et par région.

Rubrique		Région flamande	Région wallonne	Régions flamande et wallonne
1	Maintien capacité	401,3	319,9	721,1
2	Accueil voyageurs	237,0	156,0	393,0
3	Extensions classiques	219,5	90,0	309,5
4	Infrastructures TGV «2°col.»	173,4	44,6	218,0
5	Infrastructures RER	83,0	133,3	216,4
6	Moyens de production	39,9	25,5	65,4
Total		1.154,1	769,3	1.923,4
<i>Pourcentage</i>		<i>60,0%</i>	<i>40,0%</i>	<i>100,0%</i>

Les différences structurelles importantes entre les deux régions se situent dans les rubriques 3 à 5. Les graphiques ci-dessous font apparaître que ces différences sont cependant moins marquées qu'il n'y paraît si l'on considère l'ensemble de ces 3 rubriques qui constituent en fait des extensions (classiques, TGV « 2° colonne » et RER).



4. COMMENTAIRE FINAL

Le plan présenté est basé sur une analyse de la situation actuelle et sur un certain nombre d'hypothèses. Il sera bien entendu appelé à être ajusté périodiquement pour tenir compte des écarts par rapport aux hypothèses retenues. Il s'agit là d'un mécanisme normal (qui est d'ailleurs prévu dans les contrats de gestion via le processus d'amendement des budgets d'investissement) mais il convient de mettre en évidence quelques aspects particuliers susceptibles de remettre en cause plus fondamentalement les orientations de ce plan.

4.1. Niveau des dotations

Les dotations SPF constituent, plus encore que par le passé étant donné les restrictions sur les fonds propres et la dissolution de la Financière TGV, la source de financement de loin la plus importante pour les investissements du groupe SNCB. Le scénario d'une réduction significative de ces dotations (au-delà de ce qui décrit au § 1.2.2.) n'a pas été examiné mais aurait bien entendu, au vu de ce qui a déjà dû être consenti comme effort pour rester dans les enveloppes prévues, des conséquences négatives importantes pour de nombreux projets.

Le scénario d'une dotation maintenue à son niveau nominal, c'est-à-dire sans réduction due au niveau insuffisant des produits de la vente de terrains transférés au FIF, a par contre été examiné (essentiellement au niveau d'Infrabel, société la plus concernée par cette alternative). Il fait apparaître une amélioration non négligeable pour certains projets et permet en particulier :

- de reporter de 1 an (au lieu de 2) l'achèvement de la modernisation de la gare de Bruxelles- Midi ;
- une reprise à un rythme normal des travaux dans la zone de Gand (bifurcations Ledeborg et Melle et modifications du grill de la gare de Gand-Saint-Pierre notamment)
- une accélération des dépenses relatives à l'installation des équipements fixes pour le réseau GSM-R et relance de différents travaux d'extension de capacité (L. 130 + 147, L. 130 A, ...) en Wallonie.

4.2. Concrétisation de l'ensemble des partenariats publics-privés (PPP)

L'impact du report de 2005 en 2006 de certains projets de partenariats publics- privés a eu un impact limité sur le plan d'investissement. La situation serait tout autre si ces projets devaient être reportés plus loin encore, voire abandonnés. Il faudrait alors réintégrer ces investissements dans les enveloppes actuelles. En supposant même que le périmètre de ces projets soit significativement réduit, ces adaptations nécessiteraient une réorientation fondamentale du plan.

PLAN PLURIANNUEL D'INVESTISSEMENT 2005-2007 DU GROUPE SNCB ADDENDUM

1. Rétroactes

Lors de l'adoption du plan pluriannuel d'investissement 2005-2007 par les différents conseils d'administration (CA) du groupe SNCB, certaines demandes d'adaptations spécifiques ont été formulées.

Les différents CA ont ensuite approuvé fin novembre 2005 le budget d'investissement 2006 de leur société, budgets qui, dans un certain nombre de cas, amendaient déjà quelque peu le plan pour l'année 2006.

D'autre part, lors du dernier trimestre de l'année 2005, un certain nombre de faits nouveaux sont apparus, en matière de sources de financement notamment.

Il est dès lors apparu opportun de publier un addendum amendant le plan 2005-2007 sur certains points. Il fait l'objet du présent document.

2. Eléments neufs - Modifications du plan d'investissement

2.1. Dotation d'investissement 2006

La dotation SPF 2006 (982,052 Mio €, valeur 2006) a été calculée par la DGTT en appliquant une indexation de 5,8 % au montant prévu dans les contrats de gestion et utilisé comme plafond 2006 dans le plan d'investissement (927,6 Mio €, valeur 2005). Il en résulte une augmentation des moyens de 26,6 Mio € par rapport à une dotation calculée avec un taux d'indexation de 3 %.

Le Comité d'Investissement a dès lors pris l'option :

- de systématiser une indexation de 3 % par rapport à 2005 ;
- d'affecter le solde de l'augmentation (26,6 Mio €) à une réduction du préfinancement par la SNCB-Holding d'une partie du programme « Parkings » (14 Mio €) et à la création d'une enveloppe optionnelle (12,6 Mio €) qui permettra de faire face le cas échéant à des augmentations du prix des matières premières (acier et énergie notamment).

2.2. PPP's et préfinancements

Suite aux accords intervenus en Comité de Concertation Etat fédéral – Communautés et Régions, le financement par PPP, prévu dans le plan d'investissement pour un certain nombre de projets, n'est conservé que pour le tunnel du Liefkenshoek à Anvers (hors « techniques ferroviaires ») et pour une partie du « Diabolo » de desserte de l'aéroport de Bruxelles-National.

Des préfinancements par emprunt à charge de la SNCB-Holding sont maintenant prévus pour les autres projets concernés, à savoir le port de Zeebrugge, le port de Bruxelles, une partie de la modernisation de l'axe 3 Bruxelles - Luxembourg, la gare de Gosselies et sa liaison au réseau et un Park & Ride à Louvain-La-Neuve.

Dès 2008, des montants seront prélevés de la dotation d'investissement pour contribuer au paiement des charges d'utilisation des infrastructures financées par les PPP ou pour rembourser les emprunts susmentionnés.

Ces mécanismes entraînant des coûts supplémentaires, les Régions se sont engagées à participer au financement de ces projets en couvrant une partie des charges, selon des modalités qui doivent encore être convenues contractuellement.

Les différentes conventions à passer pour lier les parties (Etat fédéral, entités fédérées, SNCB-Holding et Infrabel) seront conclues dans le courant de l'année 2006.

Dans l'attente de ces engagements, Infrabel a adopté une attitude prudente dans son budget 2006 en ne prévoyant des travaux à charge de PPP ou de préfinancements que pour le Diabolo (un PPP en l'occurrence).

Si les accords pouvaient être conclus rapidement, Infrabel pourrait dès 2006 débiter (ou accélérer) certaines réalisations liées aux projets susmentionnés.

2.3. Investissements à Zeebrugge

Selon le plan d'investissement, 2 Mio € devaient être investis à Zeebrugge en 2006 (à charge d'un PPP).

Dans l'attente de la conclusion des accords de préfinancement susmentionnés, et pour répondre à une demande émise par le CA d'Infrabel, les investissements prévus à Zeebrugge ont déjà été sensiblement revus à la hausse dans le cadre du budget 2006 (+ 1,9 Mio €).

Cet effort est d'autant plus important que les 3,9 Mio € d'investissement actuellement programmés pour 2006 (courbe Ter Doest, L.51A et faisceaux) sont à charge de la dotation SPF, alors que le plan prévoyait que la partie « faisceaux » de ces investissements serait financée entièrement par PPP.

2.4. Réduction « SOPIMA »

Dans le plan d'investissement, la dotation SPF utilisable en 2007 avait été réduite de 34 Mio € pour compenser une éventuelle non-réalisation complète de la vente de terrains par la SOPIMA.

Lors de la confection du plan d'investissement 2005–2007¹, cette réduction a été répartie comme suit entre les trois sociétés du groupe :

- SNCB-Holding : 3,0 mio €;
- Infrabel : 28,5 mio €;
- SNCB : 2,5 mio €.

Cette même clé de répartition sera utilisée en cas de réintroduction des 34 Mio € susmentionnés dans la dotation SPF 2007.

¹ Comité d'Investissement 4/2005 du 26 mai 2005

Dans ce cas, conformément aux souhaits du CA d'Infrabel, certains projets d'extensions de capacité pourraient alors être accélérés : bocht Ter Doest², réactivation de l'Ijzeren Rijn et travaux sur les lignes 130 (tronçon Auvelais – Namur) et 147 (Fleurus – Auvelais) notamment.

2.5. Emprunt TGV

Pour rappel, un accord a été conclu avec le Gouvernement fédéral pour le financement de l'achèvement des travaux³ relatifs au TGV.

Un emprunt de 282,5 Mio € courants, à contracter par la SNCB-Holding mais dont les charges en capital et en intérêts seront assumées par l'Etat, devra permettre de compléter le financement des travaux, d'autres montants importants provenant par ailleurs :

- d'inscriptions budgétaires à charge de la dotation d'investissement du SPF ;
- du solde de la Financière TGV ;
- de la contribution des Pays-Bas pour la réalisation de la liaison Bruxelles-Amsterdam ;
- de soutiens européens à recevoir éventuellement dans le cadre du RTE-Transport.

Cet emprunt était déjà prévu comme source de financement dans le plan d'investissement 2005 – 2007. Une convention liant l'Etat et les 3 sociétés du groupe SNCB sur ces bases est en phase avancée de rédaction et pourra être adoptée début 2006.

2.6. Financement du matériel RER

Dans le plan pluriannuel d'investissements 2005-2007, 76 mio € (30,4 mio € en 2006 et 45,6 mio € en 2007) étaient prévus pour le paiement d'avances pour l'acquisition d'une (première) série de 80 AM triples pour le RER, à financer en vertu de l'article 73 du contrat de gestion de la SNCB⁴.

Le coût total d'acquisition de ces 80 AM a été estimé à 380 mio €. L'échelonnement des dépenses se présente maintenant comme suit, en mio € :

- 2006 : 30,4
- 2007 : 30,4
- 2008 : 15,2
- 2009 : 66,5
- 2010 : 151,05
- 2011 : 86,45

² en 2007, les travaux à Zeebrugge (hors courbe Ter Doest et L. 51A) seront à charge de l'emprunt mentionné sous 2.2. Leur réalisation est donc indépendante de la dotation SPF.

³ Infrastructures de lignes et de gares, parkings à Anvers-Central et Liège-Guillemins et équipements ETCS.

⁴ Art. 73

« ... Conformément à la décision du Conseil des Ministres d'Ostende des 20 et 21 mars 2004, l'État assure la couverture – tant en capital qu'en intérêts – du matériel roulant RER ... »

Sans présumer de la manière dont les garanties données par l'état pour couvrir l'acquisition du matériel roulant pour le RER (article 73) seront effectivement données, le Comité de Direction de la SNCB a confirmé son intention de n'acquiescer cette première série d'AM que si, au moment de passer commande, toutes les garanties sont obtenues de pouvoir disposer du financement susmentionné.

2.7. Synthèse

Le tableau ci-dessous reprend la nouvelle répartition des dotations SPF consécutive aux modifications susmentionnées.

			H	I	S	TOTAL
2005	Plan	[mio € 05]	119,2	561,8	133,9	814,9
2006	Plan	[mio € 05]	152,1	612,2	163,3	927,6
	index 3%	[mio € 06]	156,7	630,6	168,2	955,5
	solde index réel	[mio € 06] *				26,6
	parkings	[mio € 06]	14,0			13,97
	à répartir	[mio € 06]	2,1	8,3	2,2	12,63
	Nouvelle répartition	[mio € 06]	172,7	638,9	170,4	982,1
2007	Plan	[mio € 05]	111,4	582,4	235,0	928,9
	+34 mio €	[mio € 05]	3,0	28,5	2,5	34,0
	Nouvelle répartition	[mio € 06] *	121,1	646,8	251,4	1019,3

* indexation réelle 2005 -> 2006 : 5,87%

3. Proposition de décision

Le Comité de Direction approuve les présentes modifications au plan d'investissement 2005 - 2007 et décide de les soumettre au prochain Conseil d'Administration.

Holding		2005	2006	2007	Total
Travaux		150,4	210,6	167,0	528,0
Financement	SPF hors parkings	108,8	130,1	89,4	328,4
	SPF parkings	10,3	22,0	22,0	54,3
	préfin. parkings		13,6	9,2	22,8
	RER	2,3	5,9	3,7	11,8
	FP	14,8	8,4	8,0	31,3
	emprunt TGV	13,1	22,7	19,5	55,3
	Autres tiers	8,6	13,2	2,2	24,1
	Total	157,9	215,9	154,2	528,0
non utilisé SPF		7,6	5,3	-12,8	0,0

Infrabel		2005	2006	2007	Total
Travaux		1040,2	1118,2	1155,5	3314,0
Financement	SPF	561,8	612,2	582,4	1756,5
	RER	75,4	190,3	221,3	487,0
	UE (*)	3,0	4,5	2,5	10,0
	Autres tiers	10,6	2,1	2,7	15,4
	solde TGV FIN + NL	382,9	246,4		629,3
	emprunt TGV		16,7	89,9	106,7
	PPP	6,5	45,9	256,8	309,2
	Total	1040,2	1118,2	1155,5	3314,1
non utilisé SPF		0,0	0,0	0,0	0,0

(*) un financement européen complémentaire de 5 Mio€ en 2005
et 10 Mio € en 2006 pourrait être obtenu

SNCB		2005	2006	2007	Total
Travaux		218,4	322,3	406,0	946,7
Financement	SPF	133,9	163,3	235,0	532,1
	emprunt TGV			15,0	15,0
	FP	86,6	93,5	82,7	262,8
	UE (**)				0,0
	RER	20,2	20,3	20,3	60,7
	Article 73		30,4	45,6	76,0
	Total	240,7	307,4	398,6	946,7
non utilisé SPF		22,3	-14,9	-7,4	0,0

(**) un financement européen de 1,5 Mio€ pourrait être obtenu en 2007

Holding		2005	2006	2007	Totaal
Werken		150,4	210,6	167,0	528,0
Financiering	FOD zonder parkings	108,8	130,1	89,4	328,4
	FOD parkings	10,3	22,0	22,0	54,3
	prefin. parkings		13,6	9,2	22,8
	GEN	2,3	5,9	3,7	11,8
	Eigen Fondsen	14,8	8,4	8,0	31,3
	lening HST	13,1	22,7	19,5	55,3
	Andere derden	8,6	13,2	2,2	24,1
Totaal		157,9	215,9	154,2	528,0
niet gebruikt FOD		7,6	5,3	-12,8	0,0

Infrabel		2005	2006	2007	Totaal
Werken		1040,2	1118,2	1155,5	3314,0
Financiering	FOD	561,8	612,2	582,4	1756,5
	GEN	75,4	190,3	221,3	487,0
	EU (*)	3,0	4,5	2,5	10,0
	Andere derden	10,6	2,1	2,7	15,4
	saldo HST-Fin + NL	382,9	246,4		629,3
	lening HST		16,7	89,9	106,7
	PPS	6,5	45,9	256,8	309,2
	Totaal		1040,2	1118,2	1155,5
niet gebruikt FOD		0,0	0,0	0,0	0,0

(*) een bijkomende Europese financiering van 5 Mio€ in 2005 en 10 Mio€ in 2006 zou kunnen bekomen worden

NMBS		2005	2006	2007	Totaal
Werken		218,4	322,3	406,0	946,7
Financiering	FOD	133,9	163,3	235,0	532,1
	lening HST			15,0	15,0
	Eigen Fondsen	86,6	93,5	82,7	262,8
	EU (**)				0,0
	GEN	20,2	20,3	20,3	60,7
	Artikel 73		30,4	45,6	76,0
	Totaal		240,7	307,4	398,6
niet gebruikt FOD		22,3	-14,9	-7,4	0,0

(**) er zou een Europese financiering van 1,5 Mio€ kunnen bekomen worden in 2007

Projet de plan d'investissement 2005 - 2007

		[mio € 2005]																
		2005	2006	2007	2005-2007	2005	2006	2007	2005-2007	2005	2006	2007	2005-2007	2005	2006	2007	2005-2007	
Euro 2005		HOLDING				INFRABEL				SNCB				TOTAL				
Infra TGV	1 col	P1				0,1	0,0	0,0	0,1					0,1	0,0	0,0	0,1	
		P2				13,8	7,2	1,4	22,4					13,8	7,2	1,4	22,4	
		P3				7,8	7,8	2,1	17,8					7,8	7,8	2,1	17,8	
		P702	4,9	6,6	5,4	16,9	6,2	4,4	3,9	14,5					11,1	11,0	9,3	31,4
		P4					1,1	0,2	0,0	1,3					1,1	0,2	0,0	1,3
		P5					184,9	150,8	27,1	362,8					184,9	150,8	27,1	362,8
		P701	2,7	6,4	1,7	10,8	10,3	8,2	0,4	18,9					13,0	14,6	2,0	29,7
		P6					24,8	13,3	12,5	50,6					24,8	13,3	12,5	50,6
		P7					104,8	55,2	17,2	177,1					104,8	55,2	17,2	177,1
	P8					29,0	16,1	10,2	55,3					29,0	16,1	10,2	55,3	
	2 col	FIN	7,7	13,0	7,1	27,7	382,9	263,2	74,8	720,8					390,5	276,1	81,8	748,5
		Bxl + dpt					1,9	1,0	0,4	3,2					1,9	1,0	0,4	3,2
		VI					1,0	1,0	0,8	2,9					1,0	1,0	0,8	2,9
		VI					7,5	9,6	2,8	19,8					7,5	9,6	2,8	19,8
		W	7,4	9,8	8,1	25,4	10,3	6,6	5,9	22,7					17,7	16,4	14,0	48,1
		W					-3,4	-0,0	0,0	-3,4					-3,4	-0,0	0,0	-3,4
		VI					14,4	11,5	0,5	26,3					18,5	21,2	3,0	42,7
		VI	4,1	9,7	2,5	16,4	33,9	19,3	10,5	63,7					33,9	19,3	10,5	63,7
		VI					26,8	13,4	4,2	44,4					26,8	13,4	4,2	44,4
		Bxl + dpt					8,7	4,7	3,0	16,4					8,7	4,7	3,0	16,4
SPF		11,6	19,5	10,6	41,7	101,0	67,0	28,0	196,0					112,5	86,5	38,6	237,7	
Maintenance de capacité	Classique	W	0,7	0,7	0,8	2,2	75,5	70,4	59,2	205,1				76,2	71,1	60,0	207,3	
		PPP axe 3						15,9	41,1	57,0					15,9	41,1	57,0	
		déloc W (axe 3)					5,9			5,9				5,9			5,9	
		TOTAL W	0,7	0,7	0,8	2,2	81,4	70,4	59,2	211,0					82,1	71,1	60,0	213,2
		VI	5,5	3,9	1,3	10,6	83,8	94,0	82,7	260,5					89,3	97,9	84,0	271,1
		Bxl + dpt	3,0	4,9	4,0	11,8	30,0	24,7	19,8	74,5					33,0	29,6	23,8	86,3
	TOTAL	9,2	9,4	6,0	24,6	195,1	189,1	161,7	545,9					204,3	198,5	167,7	570,5	
	Concentr. de cabines	W	2,1	1,4		3,5	23,5	23,8	34,5	81,8				25,5	25,2	34,5	85,3	
		VI					21,1	30,1	42,0	93,2				21,1	30,1	42,0	93,2	
		Bxl + dpt					2,8	6,1	3,5	12,4				2,8	6,1	3,5	12,4	
	TOTAL	2,1	1,4		3,5	47,3	60,0	80,0	187,4					49,4	61,4	80,0	190,8	
	MALAGA	W	0,2			0,2	0,2	0,6	0,6	1,4				0,4	0,6	0,6	1,6	
		VI					0,0	0,7	0,7	1,4				0,0	0,7	0,7	1,4	
		Bxl + dpt	3,7			3,7	0,0			0,0				3,7			3,7	
	TOTAL	3,8	3,8	3,5	11,1	0,3	1,3	1,3	2,9					4,1	5,1	4,8	14,0	
	3/5 col	Bxl + dpt					2,9	2,5	0,5	5,9				2,9	2,5	0,5	5,9	
		VI					0,7	0,6	0,6	1,9				0,7	0,6	0,6	1,9	
		VI					3,2	6,3	5,9	15,4				3,2	6,3	5,9	15,4	
		W					1,0	1,3	1,8	4,1				1,0	1,3	1,8	4,1	
		W					9,3	6,3	0,3	15,9				9,3	6,3	0,3	15,9	
VI						1,0	2,2	7,6	10,8				1,0	2,2	7,6	10,8		
VI						1,2	0,6	0,0	1,8				1,2	0,6	0,0	1,8		
Bxl + dpt						4,0	5,4	1,8	11,2				4,0	5,4	1,8	11,2		
TOTAL						23,4	25,2	18,4	67,0					23,4	25,2	18,4	67,0	
ETCS	W						0,4	5,3	5,7					0,4	5,3	5,7		
	VI						0,4	5,3	5,7					0,4	5,3	5,7		
	Bxl + dpt					1,5	0,9	4,4	6,7				1,5	0,9	4,4	6,7		
	TOTAL					1,5	1,7	15,0	18,1				1,5	1,7	15,0	18,1		
TOTAL	SPF	15,1	14,6	9,5	39,2	267,6	277,3	276,3	821,3				282,7	291,9	285,9	860,5		
	PPP						15,9	41,1	57,0					15,9	41,1	57,0		

Accueil	Gd gares	GEMBLOUX	0,2	0,2	0,8	1,2		0,9	0,9				0,2	1,1	0,8	2,1				
		LIEGE-PALAIS	0,0			0,0		0,1	0,0	0,1				0,0	0,1	0,0	0,1			
		NAMUR	1,1	1,3		2,4	1,5	0,5		2,0				2,5	1,8		4,4			
		CHARLEROI SUD	4,8	3,6	1,5	9,9	1,0	2,2	2,1	5,3				5,8	5,8	3,6	15,2			
		MONS	0,8	0,1		0,9	2,0	1,0	8,0	11,0				2,8	1,1	8,0	11,9			
		TOURNAI	0,3	0,3		0,6								0,3	0,3		0,6			
		W	Total	7,2	5,5	2,3	15,0	4,5	4,7	10,1	19,3				11,6	10,2	12,4	34,3		
			ANTWERPEN BERCHEM	0,5			0,5		0,3		0,3				0,5	0,3		0,8		
			LEUVEN	0,2	3,7	5,5	9,4	3,7	5,0	2,8	11,5				3,9	8,7	8,3	20,9		
			Stationsomgev. LEUVEN ND	0,0	0,0	0,0	0,1								0,0	0,0	0,0	0,1		
			MECHELEN						0,8	1,3	2,1				0,0	0,8	1,3	2,1		
			MOL	0,3	0,4	0,0	0,7	0,0	0,1		0,1				0,3	0,5	0,0	0,8		
			VILVOORDE	0,0			0,0	0,2	2,0	3,4	5,6				0,2	2,0	3,4	5,6		
			BRUGGE	0,2	0,4	0,2	0,8	6,7	6,0	10,1	22,8				6,9	6,4	10,3	23,6		
			GENT SP (incl. masterplan)	1,4	3,3	2,5	7,1	0,3	4,9	12,7	17,9				1,6	8,2	15,2	25,0		
			HALLE	0,2			0,2	1,3	0,4	4,0	5,7				1,5	0,4	4,0	5,9		
			SINT-NIKLAAS	0,1			0,1								0,1			0,1		
		VL	Total	2,9	7,8	8,3	19,0	12,2	19,5	34,3	66,0				15,1	27,3	42,6	84,9		
			BRUXELLES CENTRAL	1,2	3,9	3,6	8,7	0,6	5,2	4,1	9,9				1,8	9,1	7,7	18,6		
			BRUXELLES CONGRES		0,0	0,1	0,1		0,0	0,0	0,0				0,0	0,1	0,1	0,1		
			BRUXELLES MID	0,1			0,1	0,9	0,6	0,5	2,0				1,0	0,6	0,5	2,1		
			BRUXELLES NORD	1,2	1,7	0,6	3,5	1,1	1,7	2,0	4,8				2,3	3,4	2,6	8,3		
			BRUXELLES LUXEMBOURG	0,6	1,4	2,7	4,7								0,6	1,4	2,7	4,7		
			ETTERBEEK (BV et accés)			1,0	1,0										1,0	1,0		
		Bxl + dpt	Total	3,1	7,0	7,9	18,0	2,6	7,5	6,6	16,7				5,7	14,5	14,5	34,7		
		TOTAL grandes gares (hors pk)		13,2	20,2	18,5	52,0	19,2	31,7	51,0	102,0				32,5	52,0	69,5	154,0		
		W	P702	15,3	19,3	17,1	51,7	6,2	4,0	9,2	19,4				21,4	23,2	26,4	71,0		
		TOTAL	Liège-Guillemins	15,3	19,3	17,1	51,7	6,2	4,0	9,2	19,4				21,4	23,2	26,4	71,0		
		VI	P701	3,5	7,4	1,9	12,8	14,0	11,2	0,5	25,6				17,4	18,6	2,4	38,4		
		VI	Deel PA	0,4	1,2	2,8	4,4								0,4	1,2	2,8	4,4		
		TOTAL	Antwerpen-Centraal	3,8	8,6	4,8	17,2	14,0	11,2	0,5	25,6				17,8	19,8	5,3	42,8		
			Parkings	11,5	11,3	7,7	30,5								11,5	11,3	7,7	30,5		
			Tiers & concessions	8,6	13,2	2,2	24,1								8,6	13,2	2,2	24,1		
		TOTAL gares TGV		19,1	27,9	21,9	68,9	20,1	15,1	9,7	45,0				39,2	43,0	31,6	113,9		
		Autres financements		20,1	24,5	9,9	54,5								20,1	24,5	9,9	54,5		
		Gd gares	TOTAL	32,3	48,1	40,4	120,9	39,4	46,8	60,7	146,9				71,7	95,0	101,1	267,8		
			Autres financements	20,1	24,5	9,9	54,5								20,1	24,5	9,9	54,5		
		Parkings	Gd gares	GEMBLOUX	0,1	1,3	1,7	3,1							0,1	1,3	1,7	3,1		
				MONS	0,5	1,8	1,0	3,3								0,5	1,8	1,0	3,3	
				ST GHISLAIN	0,3	2,1		2,4								0,3	2,1		2,4	
				ANS		1,3		1,3									1,3		1,3	
				CHARLEROI-SUD	0,6		0,6	1,2								0,6		0,6	1,2	
				HUY		0,5	0,5	1,0									0,5	0,5	1,0	
				BRAINE-LE-COMTE			0,7	0,7										0,7	0,7	
				PEPINSTER			0,6	0,6										0,6	0,6	
				NAMUR	0,1	0,5		0,6									0,1	0,5		0,6
				JURBISE	0,1	0,4		0,5									0,1	0,4		0,5
MARCHIENNE AU PONT	0,2			0,2		0,4									0,2	0,2		0,4		
SOIGNIES	0,1			0,4		0,4									0,1	0,4		0,4		
TOURNAI					0,3	0,3											0,3	0,3		
ECAUSSINNES	0,0			0,2		0,2									0,0	0,2		0,2		
VERVIERS	0,2					0,2									0,2			0,2		
STATTE	0,1			0,1		0,2									0,1	0,1		0,2		
Autres petits projets	0,3			0,2	0,1	0,6									0,3	0,2	0,1	0,6		
DIVERSES GARES SO				0,1	0,1	0,2										0,1	0,1	0,2		
DIVERSES GARES SE				0,1	0,4	0,5										0,1	0,4	0,5		
W	Total			2,5	9,1	5,9	17,5								2,5	9,1	5,9	17,5		
	GENT ST PIETERS			5,1	10,1	10,0	25,2								5,1	10,1	10,0	25,2		
	BRUGGE			0,5	7,8	7,8	16,1								0,5	7,8	7,8	16,1		
	HASSELT			0,5	5,0	4,8	10,3								0,5	5,0	4,8	10,3		
	LANDEN			0,0	0,5	1,0	1,5								0,0	0,5	1,0	1,5		
	MECHELEN				0,4	0,5	0,9									0,4	0,5	0,9		
	WAREGEM			0,7	0,1		0,8								0,7	0,1		0,8		
	OOSTENDE			0,0	0,5		0,5								0,0	0,5		0,5		
	DENDERMONDE			0,0	0,0	0,4	0,4								0,0	0,0	0,4	0,4		
	OPWIJK			0,0	0,2	0,2	0,4								0,0	0,2	0,2	0,4		
	MERELBEKE			0,0	0,4		0,4								0,0	0,4		0,4		
	RONSE			0,0	0,2	0,2	0,3								0,0	0,2	0,2	0,3		
	BURST			0,2	0,1		0,3								0,2	0,1		0,3		
	NEERPELT			0,3	0,1		0,3								0,3	0,1		0,3		
	TIELEN				0,2		0,2									0,2		0,2		
	LEDE	0,0	0,2		0,2								0,0	0,2		0,2				
	SCHULEN	0,2			0,2								0,2			0,2				
	DE PINTE	0,1	0,1		0,2								0,1	0,1		0,2				

		Andere kleine stations	0,1	0,0	0,0	0,2									0,1	0,0	0,0	0,2
		DIVERSES STATIONS NW	0,1	0,1	0,1	0,3									0,1	0,1	0,1	0,3
		DIVERSE STATIONS NC	0,1	0,4	0,3	0,8									0,1	0,4	0,3	0,8
	VL	TOTAL	7,8	26,3	25,2	59,4									7,8	26,3	25,2	59,4
		GARES DIVERSES CE		0,1	0,1	0,2										0,1	0,1	0,2
	Bxl + dpt	TOTAL		0,1	0,1	0,2										0,1	0,1	0,2
	TOTAL		10,3	35,6	31,2	77,1									10,3	35,6	31,2	77,1
Autres		Rehaussement quais																
		Abris, éclairage																
		Rénovation FM																
		Rénovations diverses																
		PMR																
		Divers																
	W	Localisable	3,7	3,9	1,9	9,5	6,8	9,4	6,4	22,6					10,5	13,3	8,3	32,1
		Verhoging perrons																
		Schuilplaatsen, verlichting																
		Renovatie FM																
		Diverse renovatie																
		Integrale toegankelijkheid																
		Diverse																
	VL	Localisable	4,6	4,2	6,1	14,9	6,0	11,8	11,1	28,9					10,6	16,0	17,1	43,8
		Rehaussement quais																
		Abris, éclairage																
		Rénovation FM																
		Rénovations diverses																
		PMR																
		Diverse																
	Bxl + dpt	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		0,5	0,5	1,0										0,5	0,5	1,0
		Divers		0,9	0,9	1,7										0,9	0,9	1,7
Bxl + dpt	Non localisable		1,4	1,4	2,7										1,4	1,4	2,7	
TOTAL Hors zone RER		9,5	9,7	9,5	28,7	13,9	22,4	19,3	55,6					23,4	32,1	28,8	84,3	
W	cpt mob Bxl						1,0		1,0						1,0		1,0	
VL	cpt mob Bxl						1,9	4,1	6,0						1,9	4,1	6,0	
bxl + dpt	cpt mob Bxl (Jette)	0,3	0,2		0,5									0,3	0,2		0,5	
Zone RER	cpt mob Bxl	0,3	0,2		0,5		2,9	4,1	7,0					0,3	3,1	4,1	7,5	
TOTAL		9,8	9,9	9,5	29,2	13,9	25,3	23,4	62,6					23,7	35,2	32,9	91,8	
Opérateur	bxl + dpt									4,3	5,3	4,5	14,1	4,3	5,3	4,5	14,1	
	TOTAL									4,3	5,3	4,5	14,1	4,3	5,3	4,5	14,1	
TOTAL	TOTAL	0,8	0,8	0,8	2,3					0,7	0,4	0,1	1,2	1,4	1,1	1,0	3,5	
	SPF	42,1	58,0	49,9	150,1	53,3	72,1	84,1	209,5	4,3	5,3	4,5	14,1	99,7	135,4	138,6	373,7	
	parkings	10,3	35,6	31,2	77,1									10,3	35,6	31,2	77,1	
	Autres financements	20,1	24,5	9,9	54,5									20,1	24,5	9,9	54,5	
	FP	0,8	0,8	0,8	2,3					0,7	0,4	0,1	1,2	1,4	1,1	1,0	3,5	

moyens prod	Bâtiments de service	W				3,5	5,5	7,1	16,1					3,5	5,5	7,1	16,1			
		VL				0,8	8,5	17,5	26,8					0,8	8,5	17,5	26,8			
		bxl + dpt						2,6	4,4	7,0						2,6	4,4	7,0		
		CLI + équipements	TOTAL				4,3	16,6	29,1	49,9					4,3	16,6	29,1	49,9		
		W				1,2	1,1	1,0	3,3					1,2	1,1	1,0	3,3			
		VL					0,2	0,2	0,4						0,2	0,2	0,4			
		bxl + dpt					6,3	5,3	5,3	16,9					6,3	5,3	5,3	16,9		
		ateliers Infra et équip.	TOTAL				7,5	6,6	6,5	20,6					7,5	6,6	6,5	20,6		
		W					0,4	0,4	0,3	1,1					0,4	0,4	0,3	1,1		
		VL		0,3		0,3	0,2	1,0	0,3	1,5					0,5	1,0	0,3	1,8		
		bxl + dpt		0,1		0,1	0,2	0,3	0,1	0,6					0,3	0,3	0,1	0,7		
		bâtiments de sv R/N	TOTAL	0,4		0,4	0,9	1,7	0,7	3,3					1,3	1,7	0,7	3,7		
		W		2,1	1,6	0,9	4,6	0,3		0,3					2,4	1,6	0,9	4,9		
		VL		1,1	2,0	7,4	10,6	0,3		0,3					1,4	2,0	7,4	10,9		
		bxl + dpt	incl. équipements SECURAIL	1,7	3,2	4,3	9,2	0,4		0,4					2,1	3,2	4,3	9,6		
		Autres bâtiments de sv	TOTAL	4,9	6,8	12,7	24,4	1,0		1,0					5,9	6,8	12,7	25,4		
		TOTAL		5,3	6,8	12,7	24,8	13,6	24,9	36,2	74,7				18,9	31,7	48,9	99,5		
		Outils de Production						1,5	2,5	2,5	6,5					1,5	2,5	2,5	6,5	
								6,5	10,8	8,9	26,2					6,5	10,8	8,9	26,2	
									0,1	0,1	0,2						0,1	0,1	0,2	
Infra	TOTAL					8,0	13,4	11,5	32,9				8,0	13,4	11,5	32,9				
Ateliers du matériel	Bâtiments	Melle								0	0,2	10,0	10,2		0,2	10,0	10,2			
		Angleur								0,2	10,0	15,0	25,2		0,2	10,0	15,0	25,2		
		Nouveaux ateliers								0,2	10,2	25,0	35,3		0,2	10,2	25,0	35,3		
		AT Forest								2,9	1,9	3,8	8,6		2,9	1,9	3,8	8,6		
		At Schaerbeek								1,4	3,3	0,5	5,2		1,4	3,3	0,5	5,2		
		AT Antwerpen-Noord								0,8	1,9	0,0	2,7		0,8	1,9	0,0	2,7		
		AT Hasselt								0,7	0,8	0,3	1,8		0,7	0,8	0,3	1,8		
		AT Merelbeke								1,0	0,4	3,8	5,2		1,0	0,4	3,8	5,2		
		AT Oostende								3,4	1,7	1,9	7,0		3,4	1,7	1,9	7,0		
		AT Kinkempois								1,1	6,0	2,1	9,1		1,1	6,0	2,1	9,1		
		AT Stockem								0,6	2,9	3,1	6,5		0,6	2,9	3,1	6,5		
		AT Charleroi								2,5	5,4	9,1	16,9		2,5	5,4	9,1	16,9		
		AC Mechelen								3,4	4,4	5,5	13,4		3,4	4,4	5,5	13,4		
		AT Salzannes								2,1	1,6	0,8	4,6		2,1	1,6	0,8	4,6		
		AC Gentbrugge								0,9	1,4	2,5	4,8		0,9	1,4	2,5	4,8		
		AC Cuesmes								2,7	0,9	1,2	4,9		2,7	0,9	1,2	4,9		
		AT HW								1,5	1,0	0,6	3,0		1,5	1,0	0,6	3,0		
		Autres ateliers									24,9	33,5	35,4	93,8		24,9	33,5	35,4	93,8	
		Bâtiments	TOTAL								25,1	43,6	60,4	129,1		25,1	43,6	60,4	129,1	
		Equipements	Bâtiments	Melle											0,0				2,0	
				Angleur												2,0				2,0
				Nouveaux ateliers												2,0				2,0
				AT Forest								1,6	1,6	0,1	3,3		1,6	1,6	0,1	3,3
				At Schaerbeek								0,5	0,5	0,2	1,2		0,5	0,5	0,2	1,2
				AT Antwerpen-Noord								0,7	0,7	0,3	1,7		0,7	0,7	0,3	1,7
				AT Hasselt								0,4	0,2	0,5	1,0		0,4	0,2	0,5	1,0
				AT Merelbeke								0,5	0,4	0,3	1,1		0,5	0,4	0,3	1,1
AT Oostende										0,7	0,8	0,2	1,7		0,7	0,8	0,2	1,7		
AT Kinkempois										0,6	0,1	0,3	1,0		0,6	0,1	0,3	1,0		
AT Stockem										0,1	0,4	0,2	0,8		0,1	0,4	0,2	0,8		
AT Charleroi										0,3	0,5	1,1	1,9		0,3	0,5	1,1	1,9		
AC Mechelen										1,9	2,1	2,4	6,4		1,9	2,1	2,4	6,4		
AT Salzannes										2,7	3,4	3,6	9,7		2,7	3,4	3,6	9,7		
AC Gentbrugge										0,6	0,8	0,9	2,3		0,6	0,8	0,9	2,3		
AC Cuesmes										0,7	1,4	1,2	3,4		0,7	1,4	1,2	3,4		
Divers										0,1	0,1	0,1	0,3		0,1	0,1	0,1	0,3		
CHW										0,9	0,2	0,2	1,3		0,9	0,2	0,2	1,3		
Autres ateliers											12,3	13,3	11,5	37,1		12,3	13,3	11,5	37,1	
Equipements	TOTAL										12,3	13,3	13,5	39,1		12,3	13,3	13,5	39,1	
TOTAL	SPF			5,3	6,8	12,7	24,8	21,5	38,3	47,7	107,6	25,1	43,6	60,4	129,1	51,9	88,8	120,8	261,5	
	FP											12,3	13,3	13,5	39,1	12,3	13,3	13,5	39,1	

Matériel roulant	AM	Rénovations	Airco stuurpost AM							0,2	1,1	1,0	2,3	0,2	1,1	1,0	2,3
			Divers							1,2	1,2	0,7	3,0	1,2	1,2	0,7	3,0
		TOTAL	TOTAL							1,4	2,2	1,7	5,3	1,4	2,2	1,7	5,3
	AR	Acquisitions	Acquisition de 80 autorails							0,2	0,1	0,1	0,5	0,2	0,1	0,1	0,5
			TOTAL							0,2	0,1	0,1	0,5	0,2	0,1	0,1	0,5
		Rénovations	Divers							0,2	0,0		0,2	0,2	0,0		0,2
		TOTAL	TOTAL							0,2	0,0		0,2	0,2	0,0		0,2
	HV	Acquisitions	Acquisition M6							23,9	20,1	92,5	136,5	23,9	20,1	92,5	136,5
			Acquisition de 90 M6. Cplt								15,7	30,4	46,0		15,7	30,4	46,0
			TOTAL							23,9	35,8	122,8	182,5	23,9	35,8	122,8	182,5
		Rénovations	Modernisation voitures M4							1,7	4,1	3,7	9,5	1,7	4,1	3,7	9,5
			Transfo dvs hv							5,3	2,2	2,1	9,6	5,3	2,2	2,1	9,6
		TOTAL	TOTAL							7,0	6,2	5,9	19,1	7,0	6,2	5,9	19,1
	HL SPF	Acquisitions	Acquisition de 60 HLE								22,0		22,0		22,0		22,0
			TOTAL								22,0		22,0		22,0		22,0
		Rénovations	Airco HLE							0,2	1,6	2,3	4,0	0,2	1,6	2,3	4,0
			Transfo en cours HLE							2,5	2,0	0,3	4,9	2,5	2,0	0,3	4,9
		TOTAL	TOTAL							2,7	3,6	2,6	8,9	2,7	3,6	2,6	8,9
	RER	Rénovation AM 66-79								20,2	20,3	20,3	60,7	20,2	20,3	20,3	60,7
	GSM-R	Acq. 80 AM triples									30,4	45,6	76,0		30,4	45,6	76,0
	ETCS									5,7	7,6	8,8	22,1	5,7	7,6	8,8	22,1
	Rachat (*)	FP								6,5	16,6	14,5	37,6	6,5	16,6	14,5	37,6
	SLB/SRB	SPF															
	HL FP	Acquisitions	Acquisition HLDL 77/78							26,2	0,9	2,8	29,9	26,2	0,9	2,8	29,9
			spoor-wegvoert. B-Cargo							0,1	1,9	3,9	5,9	0,1	1,9	3,9	5,9
			Acquisition de 20 HLD								18,9		18,9		18,9		18,9
			TOTAL							26,3	21,6	6,7	54,7	26,3	21,6	6,7	54,7
		Rénovations	Transfo dvs HLD							3,1	1,2	0,0	4,4	3,1	1,2	0,0	4,4
	TOTAL	TOTAL							3,1	1,2	0,0	4,4	3,1	1,2	0,0	4,4	
	TGV	Acquisitions	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	refurb. EUROSTAR THALYS							1,7	0,0	0,0	1,8	1,7	0,0	0,0	1,8
		TOTAL	TOTAL							1,1	0,5	15,5	17,0	1,1	0,5	15,5	17,0
	HG	Acquisitions	TOTAL							12,3	0,3	20,4	33,0	12,3	0,3	20,4	33,0
		Transformations	TOTAL							7,7	14,2	6,5	28,4	7,7	14,2	6,5	28,4
	Divers	Divers	Installations gasoil							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	Divers							4,5	8,8	7,9	21,3	4,5	8,8	7,9	21,3
		TOTAL	TOTAL							4,5	8,8	7,9	21,3	4,5	8,8	7,9	21,3
	TOTAL	SPF								64,3	108,4	161,4	334,0	64,3	108,4	161,4	334,0
		RER								20,2	20,3	20,3	60,7	20,2	20,3	20,3	60,7
		Article 73									30,4	45,6	76,0		30,4	45,6	76,0
		FP								67,2	74,7	79,3	221,2	67,2	74,7	79,3	221,2

Extensions	Classique	Aubange - Mont-St-Martin					0,1							0,1						0,1				
		Monceau-form : freins de voies						0,0	1,6	1,9					0,0	1,6	1,9			0,0	1,6	1,9	3,5	
			L130A : renforcement						2,7	2,7	2,7					2,7	2,7	2,7			2,7	2,7	8,1	
			Garocentre						0,1	0,5	2,5					0,1	0,5	2,5			0,1	0,5	3,1	
			L140 desserte aéroport						0,0	0,0	0,0					0,0	0,0	0,0			0,0	0,0	0,0	
			électrification L24						0,0	0,0	0,0					0,0	0,0	0,0			0,0	0,0	0,0	
			Charleroi Sud						4,2	4,1	2,6					4,2	4,1	2,6			4,2	4,1	10,9	
			Divers W						0,3	0,6	0,6					0,3	0,6	0,6			0,3	0,6	1,5	
			W TOTAL						7,4	9,5	10,3					7,4	9,5	10,3			7,4	9,5	27,2	
				Traversée de Namur					14,2	15,0	2,9					14,2	15,0	2,9			14,2	15,0	32,1	
				Etudes diverses					0,1	0,1	0,1					0,1	0,1	0,1			0,1	0,1	0,3	
				L130+147					0,8	1,3	1,0					0,8	1,3	1,0			0,8	1,3	3,1	
			W	SPF projets ex préfin					15,1	16,4	4,0					15,1	16,4	4,0			15,1	16,4	35,5	
				axe 3 (Bruxelles - fontrière lux.)						6,3	10,1						6,3	10,1				6,3	10,1	16,4
				PPP						6,3	10,1						6,3	10,1				6,3	10,1	16,4
			TOTAL W	SPF					22,5	25,9	14,3					22,5	25,9	14,3			22,5	25,9	62,7	
			TOTAL W	PPP						6,3	10,1						6,3	10,1				6,3	10,1	16,4
				L36/35 : Bocht Leuven					11,7	8,9	1,8					11,7	8,9	1,8			11,7	8,9	22,4	
				Genk-Goed.: uitbr. 6 sp. + elek.					3,9	3,6	2,4					3,9	3,6	2,4			3,9	3,6	9,9	
				Herentals + Tielen : omvorming					0,0	2,0	1,9					0,0	2,0	1,9			0,0	2,0	4,0	
				Zeebrugge : Bocht Y Terdoest					0,1	0,0	0,0					0,1	0,0	0,0			0,1	0,0	0,1	
				Ontsluit. Haven A'pen:2de toeg.+Ijzeren Rijn					2,1	1,5	1,9					2,1	1,5	1,9			2,1	1,5	5,5	
				Haven van A'pen : LO + RO					22,1	27,0	16,0					22,1	27,0	16,0			22,1	27,0	65,1	
				L50A : 3de en 4de spoor					14,3	17,2	15,8					14,3	17,2	15,8			14,3	17,2	47,3	
				L25 : aanpas. tracé Duffel					0,1	0,2	4,0					0,1	0,2	4,0			0,1	0,2	4,3	
				L25 : aanpas. station Mechelen					0,2	0,2	5,0					0,2	0,2	5,0			0,2	0,2	5,4	
		L51A : 3de spoor Brugge-Dudzele						0,0	0,0						0,0	0,0				0,0	0,0			
		L58:verhog + afschaf overwegen						0,0	0,0						0,0	0,0				0,0	0,0			
		BIF Ledeborg-Melle + Schellebelle						0,1	0,5						0,1	0,5				0,1	0,5	0,6		
		L50A : aanpas. Gent-St-Pieters						0,3	1,5						0,3	1,5				0,3	1,5	1,8		
		L11 : verlenging					0,1	0,1	0,1					0,1	0,1	0,1			0,1	0,1	0,3			
		L21 : dubbel spoor en St-Truiden						0,2	0,5						0,2	0,5				0,2	0,5	0,7		
		Divers VL					3,4	4,0	3,2					3,4	4,0	3,2			3,4	4,0	10,6			
	VL	TOTAL non PPP					58,1	65,3	54,6					58,1	65,3	54,6			58,1	65,3	178,1			
		Liefkenshoektunnel					1,0							1,0					1,0			1,0		
		Zeebrugge					1,1							1,1					1,1			1,1		
		Diabolo 25N					1,7	5,9	15,9					1,7	5,9	15,9			1,7	5,9	23,5			
	VL	SPF projets PPP					3,9	5,9	15,9					3,9	5,9	15,9			3,9	5,9	25,7			
		PPP Liefkenshoektunnel					0,0	5,4	140,7					0,0	5,4	140,7			0,0	5,4	146,1			
		PPP Zeebrugge					0,0	2,0	15,0					0,0	2,0	15,0			0,0	2,0	17,0			
		PPP Diabolo VL					6,5	14,3	46,8					6,5	14,3	46,8			6,5	14,3	67,6			
		PPP					6,5	21,7	202,5					6,5	21,7	202,5			6,5	21,7	230,7			
	TOTAL VL	SPF					62,0	71,2	70,5					62,0	71,2	70,5			62,0	71,2	203,7			
	TOTAL VL	PPP					6,5	21,7	202,5					6,5	21,7	202,5			6,5	21,7	230,7			
		cap Bsl Zuid-FSR (P211-P311)					1,5	8,3	10,2					1,5	8,3	10,2			1,5	8,3	20,1			
		Brussel Nd rooster NZV					0,2							0,2					0,2			0,2		
		Schaerbeek phase 1 (P8 k8)					4,5	6,0	11,7					4,5	6,0	11,7			4,5	6,0	22,2			
		Diabolo					1,8	6,4	15,1					1,8	6,4	15,1			1,8	6,4	23,3			
	Bxl + DPT	TOTAL non PPP					8,1	20,7	37,0					8,1	20,7	37,0			8,1	20,7	65,8			
	TOTAL Bxl / DPT	SPF					8,1	20,7	37,0					8,1	20,7	37,0			8,1	20,7	65,8			
	TOTAL Bxl / DPT	PPP port de Bruxelles						2,0	3,1						2,0	3,1				2,0	5,1			
	GSM-R	W					3,3	15,6	8,5					3,3	15,6	8,5			3,3	15,6	27,3			
		VI					3,3	7,3	5,2					3,3	7,3	5,2			3,3	7,3	15,8			
		Bxl + dpt					12,7	11,6	18,7					12,7	11,6	18,7			12,7	11,6	43,0			
		TOTAL					19,3	34,5	32,3					19,3	34,5	32,3			19,3	34,5	86,1			

RER		L161					11,7	27,5	25,8	65,0				11,7	27,5	25,8	65,0		
		L124 - I (Linkebeek - Braine l'Alleud)					4,4	11,4	20,1	35,9				4,4	11,4	20,1	35,9		
		L124 - II (Braine l'Alleud - Nivelles)					5,5	11,2	9,4	26,1				5,5	11,2	9,4	26,1		
		Gares et parkings	1,0	1,3	2,0	4,3	0,5	0,6	0,9	2,0				1,5	1,9	2,9	6,3		
		W	1,0	1,3	2,0	4,3	22,1	50,7	56,2	129,0				23,1	52,0	58,2	133,3		
							9,3	11,1	0,6	11,0				9,3	11,1	0,6	11,0		
							7,6	24,8	23,8	56,2				7,6	24,8	23,8	56,2		
							1,7	6,5	1,6	9,8				2,7	10,4	2,6	15,8		
		VI	1,0	4,0	1,0	6,0	18,6	32,4	26,0	77,0				19,6	36,4	27,0	83,0		
			1,0	4,0	1,0	6,0	4,7	12,4	21,3	38,5				4,7	12,4	21,3	38,5		
							3,6	11,8	16,3	31,8				3,6	11,8	16,3	31,8		
		déloc VI					8,4	24,2	37,7	70,2				8,4	24,2	37,7	70,2		
							18,1	51,4	59,3	128,8				18,1	51,4	59,3	128,8		
							6,1	9,6	14,3	29,9				6,1	9,6	14,3	29,9		
							0,9	2,7	3,8	7,3				0,9	2,7	3,8	7,3		
							1,0	19,1	22,4	42,6				1,0	19,1	22,4	42,6		
							0,2	0,3	1,6	2,1				0,4	0,9	2,3	3,6		
		Bxl + dpt	0,2	0,6	0,7	1,5	26,3	83,1	101,4	210,8				26,5	83,7	102,1	212,2		
		TOTAL	2,3	5,9	3,7	11,8	75,4	190,3	221,3	487,0				77,7	196,2	225,0	498,8		
		TOTAL	SPF				108,9	147,8	151,7	408,3				108,9	147,8	151,7	408,3		
			EUROPE				3,0	4,5	2,5	10,0				3,0	4,5	2,5	10,0		
			PPP				6,5	30,0	215,7	252,2				6,5	30,0	215,7	252,2		
			RER	2,3	5,9	3,7	11,8	75,4	190,3	221,3	487,0			77,7	196,2	225,0	498,8		
Divers	IT	SPF	Général																
			F							1,0			1,0	1,0			1,0		
			HR																
			OP																
			VG							9,6	16,9	12,1	38,7	9,6	16,9	12,1	38,7		
			M							2,1			2,1	2,1			2,1		
			TR																
			R																
			I																
			PA																
			ICT																
			Divers							3,8	4,0	4,0	11,8	3,8	4,0	4,0	11,8		
		SPF		21,1	24,3	24,2	69,7	9,5	9,7	9,7	28,9	16,5	21,0	16,1	53,5	47,0	55,0	50,1	152,1
		FP	Général																
			F																
			HR																
			OP																
			BC							3,6	3,6	3,6	10,7	3,6	3,6	3,6	10,7		
			VG																
			M																
			TR																
			PA																
			ICT																
			Divers							0,9	0,8	0,8	2,4	0,9	0,8	0,8	2,4		
		FP		3,7	0,4	0,1	4,2			4,5	4,3	4,3	13,1	8,1	4,7	4,5	17,4		
	TE	FP		5,2	5,2	5,2	15,6							5,2	5,2	5,2	15,6		
	PA	Bâtiments direction & dvs		3,6	0,5	0,5	4,6			1,3	0,8	0,5	2,6	4,9	1,3	1,0	7,2		
	FM	FP		1,3	1,6	1,4	4,3							1,3	1,6	1,4	4,3		
	Divers	FP		0,3			0,1			0,7				0,7			0,8		
	Divers	SPF								1,5				1,5			1,5		
	TOTAL	SPF		21,1	24,3	24,2	69,7	9,5	9,7	9,7	28,9	17,9	21,0	16,1	55,0	48,5	55,0	50,1	153,6
		FP		14,1	7,7	7,2	28,8					6,5	5,1	4,8	16,4	20,4	12,8	12,0	45,2
Autres financements								10,6	2,1	2,7	15,4				10,6	2,1	2,7	15,4	

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