

Directie Strategie en Coördinatie

## MEERJARENINVESTERINGSPLAN 2005-2007 VAN DE NMBS- GROEP

Het tussen de Staat en de NMBS-Holding gesloten beheerscontract bepaalt dat « *tegen 30 september 2005 de NMBS-Holding, met instemming van Infrabel en de NMBS, aan de Minister van Overheidsbedrijven een geharmoniseerd gemeenschappelijk voorstel van investeringsplan 2006-2007 voorlegt van de NMBS-Holding, de NMBS en Infrabel, uitgaande van het meerjarenplan 2004-2007* ».

Het onderhavige document is dit investeringsplan maar bevat ook, om een globaler beeld te krijgen, de in 2005 voorziene kosten (amendering budget 2005).

Hoewel dit document door de NMBS-Holding wordt ingediend, moet er onderstreept worden dat de uitwerking ervan slechts mogelijk was dankzij de wil tot constructieve samenwerking waarvan de vertegenwoordigers van de drie vennootschappen van de Groep in het Investeringscomité blijk gegeven hebben en dankzij het aanzienlijk werk dat werd geleverd door de investeringsverantwoordelijken in de verschillende entiteiten van deze vennootschappen.

Het ging immers om een zware uitdaging, want ondanks het bestaan van een in het raam van de vroegere NMBS uitgewerkt basisontwerp, moesten er wegens de belangrijke actualisering die diende gerealiseerd, talrijke compromissen gesloten worden tussen de vennootschappen van de groep.

### **1. INLEIDING**

#### **1.1. Uitgangspunt**

Het uitgangspunt is, zoals voorzien in de beheerscontracten, het meerjarenplan 2004-2007 dat werd vastgelegd door de Raad van Bestuur van de vroegere NMBS (document RB 2003/261-1), met inbegrip van de diverse wijzigingen die zich tot eind 2004 hebben voorgedaan en waarvan op 29 november 2004 een overzicht werd voorgelegd aan het Directiecomité van de vroegere NMBS (document DC 2004/757).

Opmerking : dit meerjarenplan 2004-2007 was feitelijk afgeleid van het plan 2001-2012 en werd aangepast om rekening te houden met de beschikbare budgettaire enveloppes.

#### **1.2. Actualisering van het oorspronkelijk plan**

Het voorgestelde plan ligt uiteraard in de lijn van dit door de Regering goedgekeurd meerjareninvesteringsplan 2004-2007, maar werd aangepast om rekening te houden met :

- de nieuwe krachtlijnen die werden vastgelegd in de beheerscontracten van de drie vennootschappen en de oriëntaties van hun Directiecomités ;
- de evolutie van de financieringsbronnen ;
- diverse technische beperkingen.

Verder zijn alle bedragen uitgedrukt in euro 2005.

### **1.2.1. De krachtlijnen van het plan**

De door de 3 vennootschappen van de Groep gesloten beheerscontracten bevatten een aantal door de Regering gewenste nieuwe verbintenissen. Sommige ervan geven aanleiding tot bijkomende behoeften inzake investeringen. Daarvan uitgaande hebben de Directiecomités hun prioriteiten bepaald, evenals de grote oriëntaties die ze wensten te volgen.

#### **Voor Infrabel**

- Veiligheidsinvesteringen (ETCS, GSM-R,...).
- Behoud van een totaal investeringsvolume voor capaciteitsbehoud, gelijk aan minimum 285 miljoen € per jaar, met onder meer de bespoediging van het programma voor de concentratie van de seinhuizen.
- Behoud en modernisering van de productiemiddelen, met inbegrip van de bespoediging van het programma voor de bouw van de LCI.
- Snelle voltooiing van de hogesnelheidsinfrastructuren van grens tot grens.
- Voortzetting van de geleidelijke invoering van het GEN-net.

#### **Voor de NMBS**

- Snelle aanpassing van de capaciteit om te voldoen aan de groei doelstellingen voor het reizigersvervoer, zoals vooropgesteld door de Regering.
- Aanpassing van het park voor de geleidelijke invoering van de GEN-diensten (modernisering en aankoop van materieel)
- Vernieuwing van het oudste materieel en standaardisering van het materieel om de exploitatiekosten ervan te verminderen.
- Modernisering van het productie-apparaat (onderhoudswerkplaatsen voor het materieel).

#### **Voor de NMBS-Holding**

- Bespoediging en uitbreiding van het programma voor bouw en inrichting van parkings voor de reizigers.
- Behoud van een hoog peil voor de investeringen ter verbetering van de gebouwen bestemd voor het onthaal van de reizigers.
- Modernisering van het informatica-apparaat, ondersteuning van vele rationaliseringsprojecten binnen de Groep.

### **1.2.2. Algemeen financieel kader**

Bij de uitwerking van het ontwerp van meerjareninvesteringsplan 2005-2007 werd rekening gehouden met de budgettaire beperkingen, met oriëntaties inzake financieringswijzen en met een aantal hypothesen.

#### **Dotations ingeschreven in de beheerscontracten**

De investeringsdotaties van de overheid voor de 3 vennootschappen van de NMBS-Groep samen zijn in de beheerscontracten vastgelegd op de volgende bedragen (uitgedrukt in € 2005) :

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

Van die bedragen dient, vóór iedere verdeling in 2006 en 2007 een som van 7 miljoen € afgehouden om te dienen als bijkomende middelen voor de investeringen m.b.t. de reizigersparkings.

#### **Mogelijke vermindering van de dotaties**

De beheerscontracten bepalen verder dat de dotaties, inzonderheid die van 2007, zouden kunnen gereduceerd worden indien de opbrengst van de verkoop van aan het FSI overgedragen terreinen geen 300 miljoen € bereikt op 31/12/2007.

Voor de uitwerking van het plan werd de hypothese weerhouden dat de toepassing van deze clause van de beheerscontracten zou leiden tot een vermindering van de nominale dotatie van het jaar 2007 met 34 miljoen €. Deze hypothese werd overigens overeengekomen met de Minister van Overheidsbedrijven.

#### **Voltooiing van de HST**

De voltooiing van het HST-project van grens tot grens zal moeten gebeuren binnen de daartoe voorziene budgettaire enveloppes, namelijk :

- het budget dat thans ten laste van de FOD voorzien is voor de jaren 2005 tot 2007 en de saldo's van de vroegere HST-Fin en van de bijdrage van Nederland ;
- een lening van maximum 282 miljoen € waarvan de Staat de kosten op zich zal nemen op basis van een overeenkomst van commerciële aard.

#### **Beheersing van de evolutie van de schuldenlast <sup>1</sup>**

Elk van de 3 vennootschappen van de Groep wenst iets te doen aan alle mogelijke oorzaken van schuldcreactie of -verhoging en wil daartoe onder meer de toevlucht tot eigen fondsen voor de financiering van de investeringen tot het strikt noodzakelijke beperken.

---

<sup>1</sup> Voor de terugkoop van rollend materieel door de NMBS-Holding op het einde van Sale and Lease/Rent Back-verrichtingen zijn voorzieningen aangelegd, maar deze terugkoop is niet opgenomen in het investeringsplan.

## **Concretisering van de Publiek - Private Samenwerkingen (PPS)**

Gelet op de stand van vordering van de voorbereidende dossiers is gebleken dat het zeer onwaarschijnlijk is dat er al in 2005 een concretisering van Publiek - Private Samenwerkingen komt voor de financiering van andere projecten dan de « Diabolo ».

Dat veroorzaakt uiteraard vertraging in de planning van de betrokken werken maar heeft ook onrechtstreekse gevolgen voor andere projecten. Inderdaad, om technische redenen moeten sommige werken die men in die projecten wou opnemen, in 2005 uitgevoerd worden en geïntegreerd worden in de klassieke financiële enveloppes, hoofdzakelijk de dotatie FOD.

Het plan is daarentegen gebaseerd op de hypothese van de concretisering van alle in de oorspronkelijke plannen overwogen Publiek - Private Samenwerkingen vanaf 2006. Voor de PPS is er geen terugbetaling voorzien vóór ten vroegste 2008.

## **Financiering van het GEN-materieel**

Het beheerscontract van de NMBS beschrijft de door de Staat overwogen financieringswijzen voor het GEN-project in het algemeen en het rollend materieel GEN in het bijzonder.

Het gedeelte van het plan dat de NMBS betreft, is gebaseerd op de hypothese dat de aankoop van nieuwe elektrische motorstellen zou kunnen gefinancierd worden volgens het in artikel 73 van haar beheerscontract voorziene mechanisme (namelijk dat de Staat instaat voor de dekking - zowel in kapitaal als in interesten - van de aankoop van het materieel).

## **Europese financiering**

Er is een financiering vanwege de Europese Commissie voorzien om de verwezenlijking van bepaalde projecten te ondersteunen, zoals de Diabolo, de GSM-R of de modernisering van as 3.

Dergelijke subsidies zijn eveneens voorzien of overwogen voor het HST-project (uitbouw van de infrastructuren en uitrustingen ETCS voor de Thalys-stellen).

## **Projecten voor andere derden**

Sommige projecten (bijvoorbeeld inrichting van stationsomgevingen, concessies) worden gefinancierd of zullen moeten gefinancierd worden door andere derden (plaatselijke overheden of privé-investeerders). Ze komen voor onder de rubriek « andere financieringen » en vertegenwoordigen 39,5 miljoen € (15,4 miljoen € voor Infrabel en 24,1 miljoen € voor NMBS-Holding).

### **1.2.3. Technische aanpassingen**

Aan de vorige plannen werden ook een aantal technische aanpassingen aangebracht, die niet de vertaling van strategische keuzen zijn, maar die tot doel hebben rekening te houden met bijvoorbeeld :

- de effectieve stand van vordering van bepaalde projecten ;
- de overdracht tussen vennootschappen van de Groep van de verantwoordelijkheid voor bepaalde projecten en van de overeenkomstige financiële middelen ;
- een nauwkeuriger evaluatie van de gebudgetteerde kosten, op basis van bijvoorbeeld de ontvangen prijsoffertes.

## 2. DE VOORNAAMSTE PROJECTEN VAN HET FYSIEK PROGRAMMA

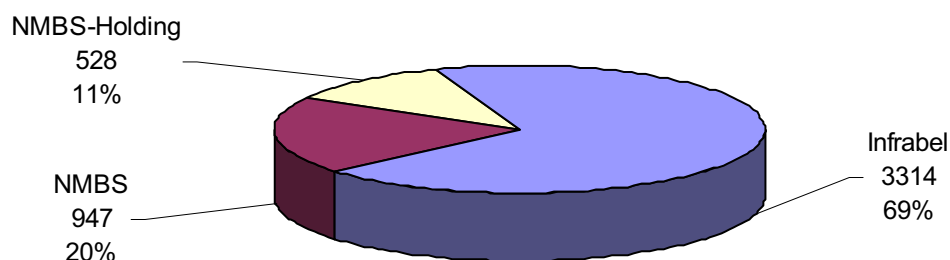
De onderlinge afstemming tussen de oorspronkelijke plannen, de weerhouden krachtlijnen, het algemeen financieel kader en de technische beperkingen (waarbij ook de verplichte naleving van de regionale verdeelsleutel voor de investeringen dient gevoegd) hebben uiteraard arbitrages tussen projecten en het bereiken van een consensus tussen vennootschappen in het Investeringscomité gevergd.

Ten opzichte van wat men had kunnen overwegen zonder al deze beperkingen en verplichtingen, is het uiteraard noodzakelijk geweest de omvang van sommige projecten te reduceren of ze uit te stellen of te spreiden in de tijd.

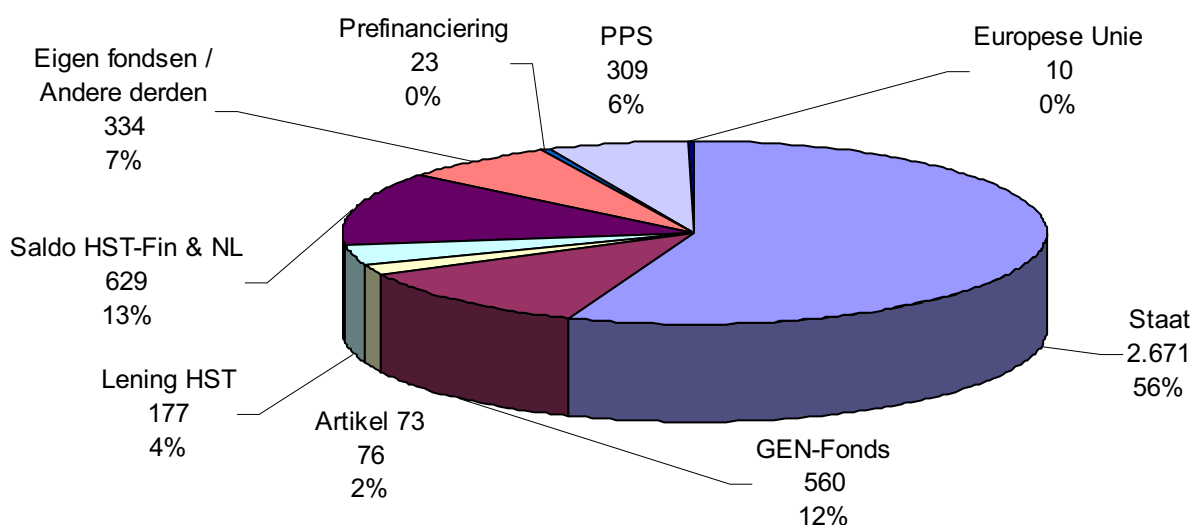
De hierna volgende paragrafen stellen de markante elementen van de projecten van elk van de 3 vennootschappen in het licht; de volledige details van de planning zijn opgenomen in bijlage 3.

### 2.1. Globale verdeling van de investeringen

Over de periode 2005-2007 zal de NMBS-Groep 4.789 miljoen € investeren, als volgt verdeeld tussen de 3 vennootschappen :



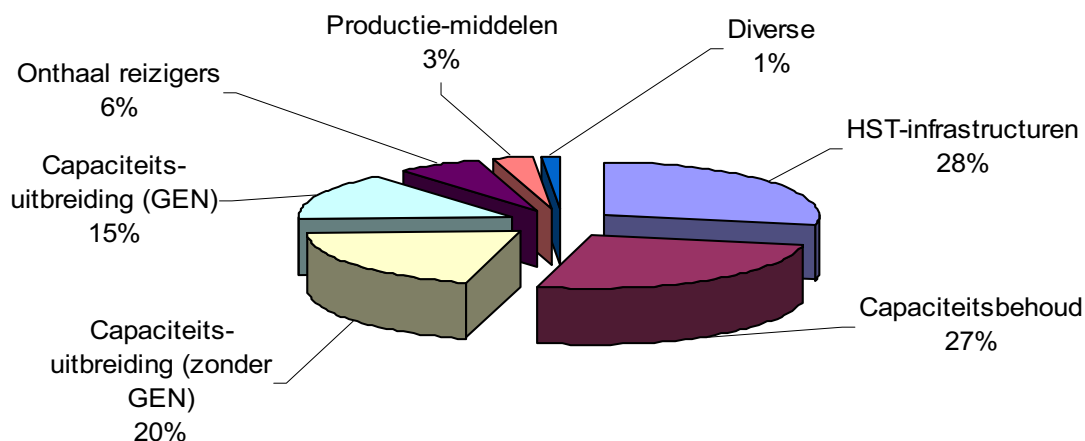
Voor de financiering van deze investeringen wordt een beroep gedaan op de volgende bronnen<sup>2</sup> :



<sup>2</sup> Zie ook § 3.2.

## 2.2. Projecten van Infrabel

De onderstaande grafiek toont de globale onderverdeling in grote rubrieken van de 3.314 miljoen € die zijn ingeschreven op het budget 2005-2007 van Infrabel.



### 2.2.1. HST-infrastructuren

De HST-infrastructuren zullen nog tot eind 2007 een zeer belangrijke plaats innemen in de investeringen van Infrabel. De voor de periode 2005-2007 ingeschreven budgetten bedragen 917 miljoen € (HST zuiver en HST gemengd, alle financieringswijzen samen), d.i. 28 % van alle investeringen van Infrabel.

De twee voornaamste lopende projecten zijn :

- de « P5 », hogesnelheidsverbinding tussen Luik en de Duitse grens, voor 363 miljoen € ;
- het geheel « P6-P7-P8-Station Antwerpen-Centraal », hogesnelheidsverbinding Brussel- Schaarbeek-Antwerpen-Nederlandse grens, voor 453 miljoen €.

De voorziene nieuwe financieringsmechanismen maken een onbelemmerde voortzetting van de werken mogelijk.

### 2.2.2. Capaciteitsbehoud

De investeringen voor capaciteitsbehoud zullen 878 miljoen € vertegenwoordigen, met als belangrijke posten :

- 546 miljoen € voor de klassieke infrastructures ;
- 57 miljoen € op as 3 (Brussel-Luxemburg), gefinancierd via een Publiek - Private Samenwerking ;
- 187 miljoen € voor de voortzetting van de concentratie van de seinhuizen ;
- 67 miljoen € werken uitgevoerd ter gelegenheid van de aanleg van de nieuwe hogesnelheidsinfrastructures ;
- 18 miljoen € voor het begin van de uitbouw van het ETCS-systeem.

### **2.2.3. Capaciteitsuitbreidingen zonder GEN**

De belangrijkste projecten die in deze rubriek zijn opgenomen, zijn die waarvan de financiering gedeeltelijk via Publiek - Private Samenwerkingen verzekerd wordt : de Diabolo voor 114 miljoen € en de Liefkenshoektunnel voor 146 miljoen €.

Onder de andere belangrijke projecten dienen vermeld :

- de versterking van lijn 130A : 8 miljoen € ;
- Charleroi-Zuid : 11 miljoen € ;
- doorrit Namen : 32 miljoen € ;
- as 3, Brussel - Luxemburg : 16 miljoen € (PPS-financiering) ;
- verbindingsboog lijnen 36 en 35 te Leuven : 22 miljoen € ;
- uitbreiding en elektrificatie Genk-Goederen : 10 miljoen € ;
- uitbreiding Linkeroever en Rechteroever Antwerpse haven : 65 miljoen € ;
- op 4 sporen brengen van lijn 50A : 47 miljoen € ;
- projecten « P211 » en « P311 » voor de verhoging van de toegangscapaciteit van Brussel-Noord en Brussel-Zuid : 20 miljoen € ;
- klassiek gedeelte van het project « P8 » Brussel-Noord - Schaarbeek : 22 miljoen € ;
- GSM-R : 86 miljoen €.

De budgettaire beperkingen en de verplichtingen verbonden aan de naleving van de regionale verdeelsleutel hebben een grote impact op het vlak van de capaciteitsuitbreidingen. Er diende voornamelijk overgegaan tot :

- de spreiding in de tijd van de modernisering van lijn 130, van de versterking van lijn 130A en van de vermelde projecten « P211 » en « P311 » ;
- het uitstel van de start van de aanleg van een 3<sup>de</sup> spoor tussen Brugge en Dudzele op lijn 51A, de ophoging van lijn 58 en de wijzigingswerken aan de vertakkingen Ledeberg en Melle. Er dient overigens opgemerkt dat het spoor aansluitingsproject Garocentre gehandhaafd werd maar dat de budgettaire planning voor die werken werd herzien, teneinde rekening te houden met de meest recente vooruitzichten inzake uitvoering van de werken ;
- de beperking van de perimeter van bepaalde projecten : beperking van de aanpassingen op lijn 29 tot enkel het station Tienen.
- De bedragen voorzien voor de heropening van de IJzeren Rijn zullen worden aangepast in functie van de evolutie van het juridisch dossier.

Er werd eveneens een minder ambitieus (maar ook realistischer) programma weerhouden voor de uitbouw van de GSM-R in het Waals Gewest.

### **2.2.4. Capaciteitsuitbreidingen voor het GEN**

De investeringen voor de GEN-infrastructuren zullen in de loop van de periode 2005-2007 toenemen en zullen vooral betrekking hebben, voor in totaal 487 miljoen €, op :

- de tunnel Josaphat : 129 miljoen € ;
- lijn 161 : 133 miljoen € ;
- lijn 124 : 101 miljoen € ;
- lijn 50A : 99 miljoen €.

Er dient genoteerd dat in het specifiek geval van de GEN-infrastructuren, het ondanks de afwezigheid van beperkingen inzake jaarlijkse budgettaire enveloppes, noodzakelijk geweest is sommige investeringen in het Waals Gewest uit te stellen, hoofdzakelijk om de regionale verdeelsleutel te kunnen respecteren.



### **2.2.5. Onthaal van de reizigers**

Onder de 210 miljoen € die Infrabel onder deze rubriek voorziet zijn 147 miljoen € ingeschreven op het budget voor de aanpassing van de infrastructuur<sup>3</sup> van de grote stations en onder meer :

- 5 miljoen € voor Charleroi-Zuid ;
- 11 miljoen € voor Bergen ;
- 19 miljoen voor Luik-Guillemins ;
- 6 miljoen € voor Vilvoorde ;
- 6 miljoen € voor Halle ;
- 12 miljoen € voor Leuven ;
- 23 miljoen € voor Brugge ;
- 18 miljoen € voor Gent-Sint-Pieters ;
- 26 miljoen € voor Antwerpen-Centraal;
- 17 miljoen € voor de 3 hoofdstations van de Noord-Zuidverbinding te Brussel.

De budgettaire beperkingen en de noodzaak om de regionale verdeelsleutel voor de investeringen in acht te nemen, hebben geleid tot het uitstel van sommige projecten van inrichting van de stationsinfrastructuur, hoofdzakelijk te Brussel-Congres, Brussel-Zuid en Luik-Paleizen. Er dient genoteerd dat de te Bergen geplande werken gehandhaafd werden maar dat de budgettaire planning van deze werken werd herzien om rekening te houden met de meest recente vooruitzichten inzake uitvoering van de werken.

### **2.2.6. Productiemiddelen en diverse**

De onder deze rubrieken ingeschreven 152 miljoen € zijn hoofdzakelijk bestemd voor :

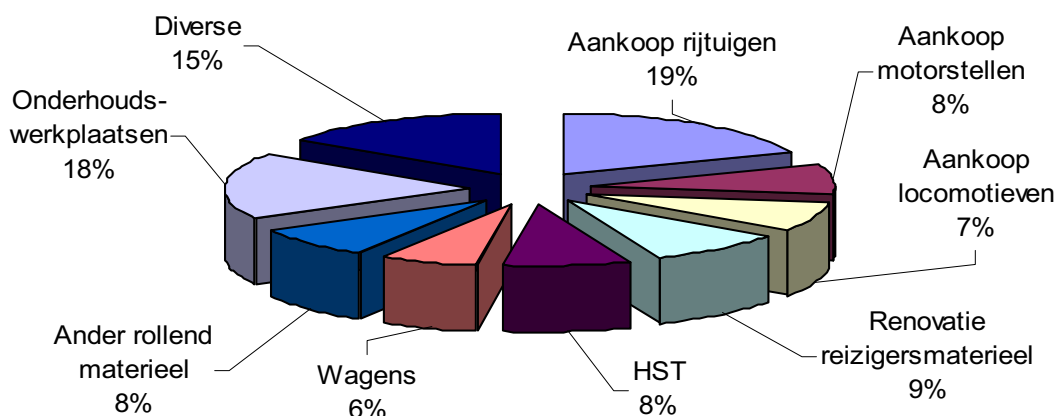
- de werkplaatsen instandhouding infrastructuur en de LCI : 71 miljoen € ;
- de speciale werktuigen voor onderhoud van de infrastructuur : 26 miljoen € ;
- de specifieke informatica van Infrabel : 29 miljoen € ;
- de investeringen voor « Andere derden » : 15 miljoen €.

---

<sup>3</sup> Het gaat hier noch om de stationsgebouwen noch om de parkings, die opgenomen zijn in de projecten van de NMBS-Holding, maar over het gedeelte van de infrastructuur dat beheerd wordt door Infrabel (sporen, perrons, onderdoorgangen, enz.)

### **2.3. Projecten van de NMBS**

De onderstaande grafiek toont de verdeling per aard van alle investeringen van de NMBS (947 miljoen €).



Om de enveloppes van de Staatsdotaties te respecteren en de toevlucht tot eigen fondsen te beperken, is het noodzakelijk geweest sommige projecten te beperken of in de tijd te spreiden, onder meer projecten van modernisering van de onderhoudswerkplaatsen en van renovatie van het rollend materieel.

#### **2.3.1. Aankoop van rijtuigen**

De aankoop van dubbeldekrijtuigen type M6 is één van de antwoorden op de stijgende capaciteitsbehoeften voor het reizigersvervoer. Onder deze rubriek zijn opgenomen :

- o 137 miljoen € voor de betaling van de tweede schijf (waarvan de bouw aan de gang is) ;
- o 46 miljoen € voor de eerste betalingen voor de aankoop van een derde schijf van 90 rijtuigen.

#### **2.3.2. Aankoop van motorstellen**

Het plan voorziet in de aankoop van een eerste schijf van 80 drieledige elektrische motorstellen, waardoor de vervoercapaciteit kan verhoogd worden, inzonderheid voor de GEN-diensten rond Brussel. Het in het programma opgenomen bedrag van 76 miljoen € dient om de eerste betalingen i.v.m. deze bestelling te dekken, waarvan de financiering gepland is volgens het mechanisme van artikel 73 van het beheerscontract van de NMBS (zie § 1.2.2. ).

#### **2.3.3. Aankoop van locomotieven**

Onder deze rubriek zijn de volgende projecten opgenomen :

- o 22 miljoen € voor de eerste betalingen m.b.t. de aankoop van 60 nieuwe elektrische locomotieven (de uitbreiding van het rijtuigenpark vergt de

indienststelling van bijkomende locomotieven. Verder moet een deel van het park dat thans in dienst is, maar dat zowel in technisch opzicht als wat de exploitatiecapaciteit betreft, verouderd geworden is, vervangen worden) ;

- 19 miljoen € voor de eerste betalingen m.b.t. de aankoop van 20 baandiesel-locomotieven voor de goederendiensten ;
- 30 miljoen € die nog moeten betaald worden voor de aankoop van de tweede schijf diesellocomotieven type 77/78 welke gebruikt worden voor de goederendiensten.

#### **2.3.4. Renovatie van het reizigersmaterieel**

De in deze rubriek opgenomen 85 miljoen € zijn als volgt verdeeld :

- 61 miljoen € voor de modernisering van elektrische motorstellen, hoofdzakelijk gebruikt bij de City-Rail-diensten die de voorafspiegeling zijn van de GEN-bedieningen;
- 24 miljoen € voor de diverse andere projecten (bijvoorbeeld : de renovatie van rytuigen type M4).

Het plan voorziet in de toerekening van de modernisering van de elektrische motorstellen aan het voor het rollend materieel bestemd gedeelte van het GEN-Fonds, volgens artikel 74 van het beheerscontract van de NMBS.

#### **2.3.5. Hogesnelheidstreinen**

Deze rubriek bevat hoofdzakelijk de aankoop, voor 60 miljoen €, van 3 hogesnelheidsstellen (250 km/u) die de bediening Brussel - Amsterdam moeten verzekeren. De rest, namelijk 19 miljoen €, is bestemd voor de renovatie van het bestaand HST-park en de aanpassing van de boordseinuitrustingen van dat park.

#### **2.3.6. Goederenwagens**

Het bedrag van 61 miljoen € is bestemd voor de aankoop van nieuwe wagens (33 miljoen €) en voor de modernisering van het bestaande park (28 miljoen €).

#### **2.3.7. Andere investeringen voor het rollend materieel**

Onder deze rubriek zijn de volgende projecten opgenomen :

- diverse wijzigingen van locomotieven (13 miljoen €) ;
- de aankoop van rail-wegvoertuigen (6 miljoen €) ;
- de installatie van de GSM-R boorduitrustingen (22 miljoen €) ;
- de ETCS-uitrustingen van het materieel (38 miljoen € FOD + 1 miljoen € op eigen fondsen).

#### **2.3.8. Onderhoudswerkplaatsen voor het materieel**

De onder deze rubriek opgenomen 168 miljoen € zijn bestemd voor de infrastructuur (gebouwen, sporen, enz.) en de uitrustingen van de centrale werkplaatsen en de werkplaatsen voor gewoon onderhoud van het rollend materieel. 37 miljoen € zijn bestemd voor de projecten van bouw van twee nieuwe werkplaatsen voor het tractiematerieel, de ene te Angleur (ter vervanging van Kinkempois) en de andere te Melle (ter vervanging van Merelbeke).

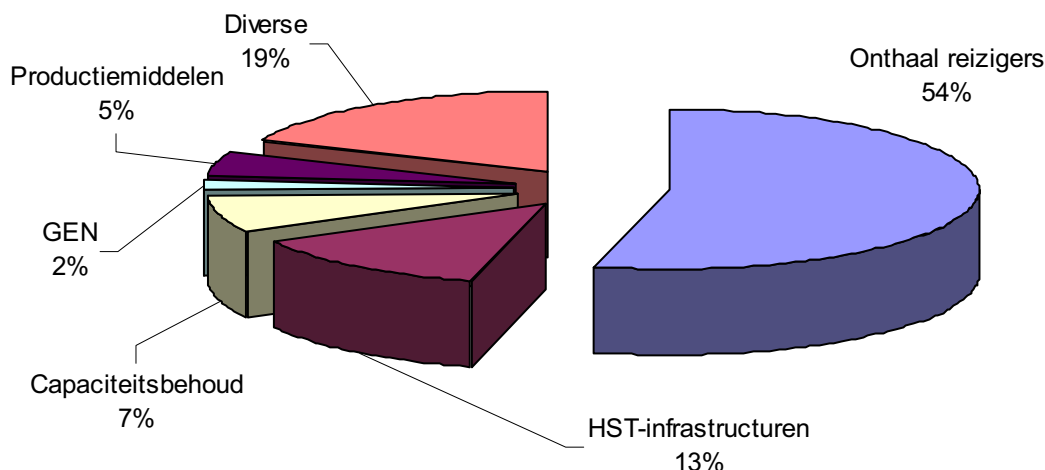
### **2.3.9. Diverse**

De voornaamste projecten in deze rubriek van 142 miljoen € zijn de volgende :

- onthaal reizigers : 15 miljoen € ;
- specifieke informatica voor de NMBS : 67 miljoen € ;
- gasoliebevoorradinginstallaties voor het rollend materieel : 11 miljoen € ;
- GPS-systeem voor opvolging van het rollend materieel : 13 miljoen € FOD (+ 1 miljoen € op eigen fondsen).

## 2.4. Projecten van de NMBS-Holding

De onderstaande grafiek toont de globale verdeling van de investeringen van de NMBS-Holding (528 miljoen €) per rubriek <sup>4</sup>.



### 2.4.1. Onthaal reizigers

De NMBS-Holding wil in de periode 2005-2007 ongeveer 284 miljoen € investeren voor het onthaal van de klanten<sup>5</sup>.

121 miljoen € zouden geïnvesteerd worden in de grote stations van het net, met name :

- 10 miljoen € voor Charleroi-Zuid ;
- 52 miljoen € voor Luik-Guillemins ;
- 2 miljoen € voor Namen ;
- 17 miljoen € voor Antwerpen-Centraal ;
- 9 miljoen € voor Leuven ;
- 7 miljoen € voor Gent-Sint-Pieters<sup>6</sup> ;
- 9 miljoen € voor Brussel-Centraal ;
- 3 miljoen € voor Brussel-Noord ;
- 5 miljoen € voor Brussel-Luxemburg.

De budgettaire beperkingen hebben geleid tot het uitstel van sommige projecten van verbetering van het onthaal van de klanten, onder meer in de stations Aarlen (gevels), Hoei en Virton (renovaties), Brussel-Noord (lokettenzaal), Etterbeek, Halle (fietsenstalling), Dendermonde (verbouwing van het stationsgebouw), Hasselt (inrichting van de omgeving) en Liedekerke (stationsomgeving).

<sup>4</sup> Voor de terugkoop van rollend materieel door de NMBS-Holding bij het einde van Sale and Lease/Rent Back-verrichtingen zijn voorzieningen aangelegd maar deze terugkoop is niet opgenomen in het investeringsplan.

<sup>5</sup> Zijn ten laste van de NMBS-Holding : de stationsgebouwen, de parkings, de concessies, de stationsomgevingen, en dit komt bovenop de door Infrabel geplande investeringen.

<sup>6</sup> Met inbegrip van de Masterplan-studies.

Voor de parkings is er over de periode 2005-2007 een bedrag van 108 miljoen € voorzien.

Deze investeringen worden slechts gedeeltelijk gedekt door een overheidsfinanciering. Overeenkomstig de wensen van de voogdijoverheid heeft de NMBS-Holding zich er immers toe verbonden een belangrijker en/of sneller fysiek programma voor de uitbouw van parkings uit te voeren en heeft ze aanvaard daar een gedeelte van te prefinancieren. Rekening houdend met het feit dat daarvoor jaarlijks in de FOD-dotatie een bedrag van 22 miljoen € voorbehouden is vanaf 2006, zal de NMBS-Holding de geprefinancierde bedragen gerecupereerd hebben tegen 2009/2010.

De voornaamste overwogen parkings zijn :

- Gent-Sint-Pieters : 25 miljoen € ;
- Brugge : 16 miljoen € ;
- Hasselt : 10 miljoen € ;
- Landen : 2 miljoen € ;
- Gembloers : 3 miljoen € ;
- Bergen : 3 miljoen € ;
- Saint-Ghislain : 2 miljoen € ;
- Ans : 1 miljoen € ;
- Charleroi- Zuid : 1 miljoen € ;
- Hoei : 1 miljoen € .

Anderzijds worden de parkings van de HST-stations van Luik-Guillemins en Antwerpen-Centraal (30 miljoen €) gefinancierd met de in het algemeen financieel kader (punt 1.2.2) behandelde HST-lening.

Bovendien zullen er 32 miljoen € besteed worden aan de verbeteringen van het onthaal in de kleine stations en stopplaatsen : stationsgebouwen, verlichting, diverse aanpassingen voor de mensen met beperkte mobiliteit, diverse renovaties door Facility Management, fietsenstallingsinstallaties, ...

Ten slotte moeten er over de periode 2005-2007 24 miljoen € investeringen voorzien worden in verband met projecten die door andere derden moeten gefinancierd worden.

#### **2.4.2. HST-infrastructuren**

Het bedrag van 69 miljoen € dekt de voortzetting en de bijna-voltooiing van de werken ten laste van de NMBS-Holding in de HST-stations van Luik-Guillemins en Antwerpen-Centraal.

Het gaat onder meer om de werken aan de stationsgebouwen, de perronoverkapping in de mate dat ze beschouwd wordt als integraal deel uitmakend van het gebouw, en de inrichting van de stationsomgevingen.

Het gaat hier wel degelijk om het gedeelte van deze werken ten laste van het HST-project, dat bovenop de werken komt die voorzien zijn in de eerder vermelde rubriek « Onthaal ».

#### **2.4.3. Capaciteitsbehoud**

Het voorziene bedrag van 39 miljoen € is onder meer bestemd voor :

- de investeringen voor het telefonienetwerk (IP-netwerk, schakelcentrales, DC-voeding, ...);
- het project Malaga (videobewaking en beveiliging van de installaties);

- de gebouwen van de seinhuizen ten laste van de NMBS-Holding (dit is het geval voor de gebouwen die niet voor meer dan 50 % door Infrabel bezet zijn). Het gaat in onderhavig geval om investeringen te Muizen, Charleroi-Zuid (blok 20) en de Waaslandhaven.

#### **2.4.4. GEN-net**

Het gaat hier om de werken die dienen uitgevoerd in de stations en de parkings van de GEN-zone op de vier lijnen 161 (Brussel - Namen), 124 (Brussel - Charleroi), 50A (Brussel - Oostende) en 36 (Brussel – Luik).

Deze investeringen bedragen nagenoeg 12 miljoen €.

#### **2.4.5. Productiemiddelen en Diverse**

Er is een bedrag van 25 miljoen € met FOD-financiering voorzien voor onder meer :

- dienstgebouwen en gebouwen voor divers gebruik ;
- directiegebouwen, in de mate dat het gaat om gebouwen waarin openbare dienst gebonden activiteiten worden uitgeoefend ;
- administratieve gebouwen.

Bovendien zullen nog nagenoeg 100 miljoen € besteed worden aan :

- de informatisering van de verschillende directies (74 miljoen €), onder meer H-HR (invoering van een Learning Management System) en H-F (implementatie van een ERP-package voor de NMBS-groep).  
Zijn ook geprogrammeerd, de aankoop van componenten voor de uitbouw van de IT-architectuur van de volledige NMBS-Groep, de aankoop van verscheidene licenties voor het gebruik van het ERP-systeem, de aankoop van bureautica-apparatuur, enz.);
- de directiegebouwen die onder de commerciële diensten vallen;
- de investeringen voor Facility Management, met onder meer het autovoertuigenpark ;
- de commerciële investeringen van H-ICT inzake telefonie.

### **3. HET GEDETAILEERD MEERJARENPLAN**

De tabellen in bijlage geven de details van het investeringsplan van de drie vennootschappen van de Groep.

De structuur ervan stemt in ruime mate overeen met die welke door de beheerscontracten wordt voorgeschreven, zelfs al is het vereiste detailniveau nog niet bereikt.

Men vindt er jaar per jaar, voor de drie vennootschappen (NMBS-Holding, Infrabel en NMBS) en per financieringsbron, de verschillende voorziene budgetten per rubrieken, sub-rubrieken en zelfs projecten. Alle bedragen zijn uitgedrukt in miljoen € (waarde 2005).

#### **3.1. De onderverdeling in rubrieken en subrubrieken**

De gebruikte grote rubrieken en subrubrieken zijn de volgende.

##### **3.1.1. De HST-infrastructuren**

Met een onderscheid tussen HST zuiver (« 1<sup>ste</sup> kolom ») en HST gemengd (« 2<sup>de</sup> kolom »).

De investeringen die uitsluitend voor de HST dienen of die enkel noodzakelijk zijn wegens de doorrit van de HST, vallen in de « 1<sup>ste</sup> kolom » (financiering via het saldo van de vroegere HST-Fin en van de bijdrage van Nederland en via de in punt 1.2.2 vermelde HST-lening), terwijl de investeringen die zowel voor de HST als voor de binnenlandse dienst dienen, ten laste vallen van de « 2<sup>de</sup> kolom », gefinancierd met de FOD-dotatie en de HST-lening.

##### **3.1.2. Het capaciteitsbehoud**

Dit programma vormt de basis voor de investeringen van Infrabel. De werken hebben vooral tot doel het net in een perfecte staat van werking te houden, d.w.z. normale omstandigheden te behouden, op het huidige niveau, voor het treinverkeer, zonder fundamentele wijziging van de bestaande spoorweginstallaties.

Er dient genoteerd dat de in samenhang met het HST-project gerealiseerde investeringen (« 3<sup>de</sup> en 5<sup>de</sup> kolom ») hiertoe ook bijdragen.

Deze doelstelling wordt bereikt door de vernieuwing van de infrastructuren maar ook door de modernisering van de installaties (bijvoorbeeld door het gebruik van geprogrammeerde logica technologie voor de seinhuizen en de plaatsing van nieuwe types spoortoestellen).

Daarbij komen nog een belangrijk project dat zal bijdragen tot de verbetering van de veiligheid van het treinverkeer, het project ETCS, en het project Malaga dat verband houdt met de beveiliging van de installaties (stations, werkplaatsen, omgeving, ...)

##### **3.1.3. Het onthaal van de klanten**

De grote doelstellingen van dit plan beogen onder meer de verbetering van de toegankelijkheid van de stations en stopplaatsen, een betere informatieverstrekking in het station en op de perrons, een groter comfort van de installaties voor de reizigers, de uitbouw van parkeerfaciliteiten in de onmiddellijke nabijheid van de stations.



In de tabel wordt een onderscheid gemaakt tussen de investeringen m.b.t. de « grote stations », met inbegrip van de HST-stations van Luik-Guillemins en Antwerpen-Centraal, de parkings en de andere diverse investeringen in de stations en stopplaatsen, alsook de investeringen die gewenst worden door de operator of die andere financieringen moeten krijgen.

#### **3.1.4. De productiemiddelen**

Deze rubriek groepeerde de dienstgebouwen (onder meer de Logistieke Centra Infrastructuur (CLI) en de Infrastructuurwerkplaatsen), de productiemiddelen Infra (werktuigen van de baan, werkplaatsuitrustingen, gereedschap, voertuigenpark) en de werkplaatsen van het rollend materieel.

#### **3.1.5. Diverse andere rubrieken**

Het gaat om de informatisering, de commerciële telefonie-investeringen, de directiegebouwen, de door Facility Management of derden (andere financieringen) gevraagde investeringen.

#### **3.1.6. Het rollend materieel en diverse investeringen voor de Directie B-TR**

In de tabel zijn de investeringen gerangschikt per soort materieel : motorstellen (AM), motorwagens (AR), rijtuigen (HV), locomotieven « openbare dienst » (HL SPF) of « commerciële dienst » (HL FP), HST, wagens, materieel voor het GEN, terugkoop van materieel en de andere investeringen (GSM-R, ETCS, diverse).

#### **3.1.7. De capaciteitsuitbreidingen**

Deze investeringen passen in een globale strategie van verbetering van alle diensten (stiptheid, doorstroming, vlotte exploitatie) en ontwikkeling van het aanbod (verhoging van de capaciteit van de lijnen en terminals), teneinde in de mate van het mogelijke tegemoet te komen aan de doelstellingen van verhoging van het aandeel van de spoorwegen in de vervoermarkt. De nieuwe infrastructures voor het GEN beantwoorden volkomen aan deze criteria en zijn opgenomen in dit gedeelte van de tabel. Onder de capaciteitsuitbreidingen valt eveneens de ontwikkeling van een zuiver spoorweggebonden mobiel telefonienetwerk, de GSM-R.

### **3.2. De financiering van deze investeringen**

Om de uitvoering van deze investeringen te verzekeren, wordt er een beroep gedaan op verschillende financieringsbronnen (zie eveneens § 1.2.2. ).

#### **3.2.1. De klassieke dotatie van de federale overheidsdienst (FOD) Mobiliteit en Vervoer**

Deze dotatie wordt door de drie vennootschappen gebruikt om de investeringen in verband met hun opdrachten van openbare dienst te financieren.

Bovenop deze dotatie en overeenkomstig de wil van de voogdijoverheden heeft de NMBS-Holding beslist verder te gaan dan haar aandeel in de FOD-dotatie, door gedurende enkele jaren de verwezenlijking van parkings te prefinancieren om vroeger over deze infrastructures te kunnen beschikken.

### **3.2.2. Het GEN-Fonds**

Dit door de Staat gespijsd Fonds wordt door Infrabel en de NMBS-Holding gebruikt om de noodzakelijke GEN-werken te financieren, en door de NMBS om het materieel dat op de GEN-relaties zal ingelegd worden, te renoveren.

### **3.2.3. De financiering « Artikel 73 »**

Deze financieringswijze verwijst naar artikel 73 van het beheerscontract van de NMBS, dat expliciet bepaalt dat « *de Staat zorgt voor de dekking – zowel in kapitaal als in interesten – van rollend materieel voor het GEN* ».

### **3.2.4. De eigen fondsen**

Deze worden gebruikt voor de investeringen van commercieel belang van de NMBS en de NMBS-Holding.

### **3.2.5. Andere financieringen**

Projecten die door andere derden gefinancierd of moeten gefinancierd worden.

### **3.2.6. Saldo van HST-Fin en van de bijdrage van Nederland**

Dit saldo wordt door Infrabel gebruikt totdat het opgebruikt is, om de investeringen ten laste van “HST zuiver” te ondersteunen.

### **3.2.7. De HST-lening**

Bedragen vrijgemaakt dankzij de aangegane lening met betrekking tot de voltooiing van de HST-investeringen.

### **3.2.8. Financiering door de Europese Unie**

Er zijn Europese fondsen voorzien om bepaalde projecten gedeeltelijk te financieren.

### **3.2.9. Publiek - Private Samenwerkingen (PPS)**

Er zijn door Infrabel PPS-financieringen gepland om bij te dragen tot de verwezenlijking van de volgende investeringen : de diablo van en naar de luchthaven Brussel-Nationaal, de modernisering van as 3 (Brussel) – Ottignies – Namen – Luxemburg, de uitbouw van infrastructuur in de haven van Zeebrugge, de bouw van de Liefkenshoektunnel onder de Schelde in Antwerpen en de investeringen in de haven van Brussel. De PPS-operaties m.b.t. het station Gosselies en de « park and ride » van Louvain-La-Neuve zullen in een latere fase ontwikkeld worden.

Om de voor de verschillende rubrieken en subrubrieken gebruikte financieringswijzen van de investeringen gemakkelijker te kunnen onderscheiden, werd er een kleurencode toegepast :

	FOD (met inbegrip van het geleend bijkomend bedrag voor “HST gemengd” en de prefinanciering van de parkings
	GEN-Fonds
	« Artikel 73 »
	Eigen fondsen
	Andere financieringen
	Vroegere HST-Fin, bijdrage Nederland en geleend bijkomend bedrag voor “HST zuiver”
	PPS
	Europese Unie

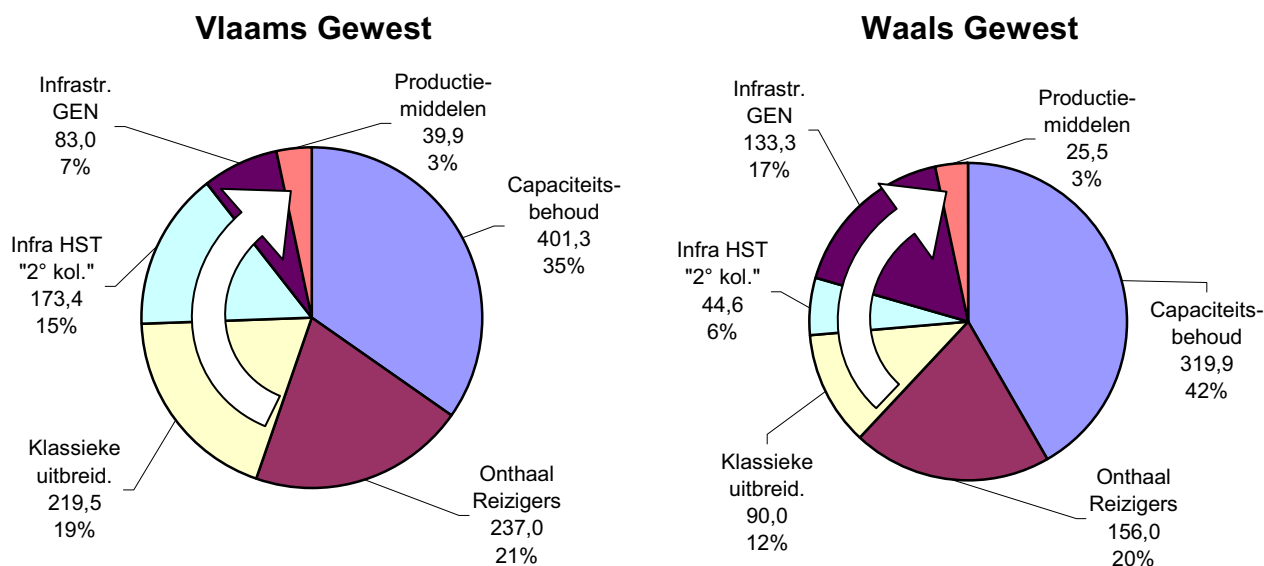
### 3.3. Regionale verdeling van de lokaliseerbare investeringen

Ten slotte dient vermeld dat het evenwicht 60/40 tussen het Vlaams en het Waals Gewest voor elk van de jaren van het plan verzekerd is op geconsolideerd niveau (d.w.z. hoofdzakelijk Infrabel + NMBS-Holding, want de NMBS is gezien de aard van haar investeringen niet bij deze verdeling betrokken).

De onderstaande tabel geeft de verdeling, voor de jaren 2005 tot 2007, van de lokaliseerbare investeringen, per rubriek en per Gewest.

Rubriek		Vlaams Gewest	Waals Gewest	Vlaams en Waals Gewest
1	Capaciteitsbehoud	401,3	319,9	721,1
2	Onthaal reizigers	237,0	156,0	393,0
3	Klassieke uitbreidingen	219,5	90,0	309,5
4	HST-infrastructuren «2de kol.»	173,4	44,6	218,0
5	GEN-infrastructuren	83,0	133,3	216,4
6	Productiemiddelen	39,9	25,5	65,4
<b>Totaal</b>		<b>1.154,1</b>	<b>769,3</b>	<b>1.923,4</b>
<i>Percentage</i>		<i>60,0%</i>	<i>40,0%</i>	<i>100,0%</i>

De belangrijke structurele verschillen tussen de twee Gewesten situeren zich in de rubrieken 3 tot 5. De onderstaande grafieken tonen dat deze verschillen evenwel minder uitgesproken zijn indien men het geheel van deze 3 rubrieken, die feitelijk uitbreidingen vormen (klassiek, HST « 2de kolom » en GEN) bekijkt.



#### 4. SLOTCOMMENTAAR

Het voorgelegd plan is gebaseerd op een analyse van de huidige situatie en op een aantal hypothesen. Het zal uiteraard periodiek moeten bijgestuurd worden om rekening te houden met de verschillen t.o.v. de weerhouden hypothesen. Dat is een normaal mechanisme (dat in de beheerscontracten voorzien is via het proces van amendering van de investeringsbudgetten), maar er dient gewezen op enkele bijzondere aspecten die de oriëntaties van dit plan fundamenteel in het gedrang zouden kunnen brengen.

##### 4.1. Niveau van de dotaties

De FOD-dotaties vormen, meer nog dan in het verleden, gezien de beperkingen op de eigen fondsen en de ontbinding van HST-Fin, verreweg de belangrijkste financieringsbron voor de investeringen van de NMBS-groep. Het scenario van een beduidende vermindering van deze dotaties (sterker dan wat beschreven is in § 1.2.2.) werd niet onderzocht maar zou uiteraard, gelet op de inspanning die reeds moest gedaan worden om binnen de voorziene enveloppes te blijven, aanzienlijke negatieve gevolgen hebben voor vele projecten.

Het scenario van een dotatie die op haar nominaal niveau wordt gehouden, d.w.z. zonder vermindering te wijten aan het ontoereikend niveau van de opbrengsten van de verkoop van aan het FSI overgedragen gronden, werd wel onderzocht (hoofdzakelijk op het niveau van Infrabel, vennootschap die het meest betrokken is bij dit alternatief). Daaruit blijkt een niet te verwaarlozen verbetering voor sommige projecten; het scenario laat in het bijzonder toe :

- de voltooiing van de modernisering van het station Brussel-Zuid met slechts één jaar (in plaats van 2) uit te stellen;
- de werken in de zone Gent (onder meer vertakkingen Ledeberg en Melle en wijzigingen van het rooster van het station Gent-Sint-Pieters) terug aan een normaal ritme te hervatten;
- bespoediging van de uitgaven m.b.t. de installatie van de vaste uitrustingen voor het GSM-R-netwerk en heractivering van verschillende capaciteitsuitbreidingswerken (L. 130 + 147, L. 130A,...) in Wallonië.

#### **4.2. Concretisering van alle Publiek - Private Samenwerkingen (PPS)**

De overheveling van 2005 naar 2006 van sommige PPS-projecten heeft een beperkte impact gehad op het investeringsplan. De situatie zou er gans anders uitzien als deze projecten nog verder zouden verschoven of zelfs geschrapt worden. Dan zouden deze investeringen weer in de huidige enveloppes moeten geïntegreerd worden. Zelfs in de veronderstelling dat de perimeter van deze projecten in beduidende mate zou ingekrompen worden, zouden die aanpassingen toch een fundamentele heroriëntatie van het plan vergen.

<b>PLAN PLURIANNUEL D'INVESTISSEMENT 2005-2007 DU GROUPE SNCB ADDENDUM</b>
--

## **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 2005–2007<sup>1</sup>, 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.

---

<sup>1</sup> 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 Doest<sup>2</sup>, 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 travaux<sup>3</sup> 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 SNCB<sup>4</sup>.

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

---

<sup>2</sup> 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.

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

<sup>4</sup> 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
<b>2005</b>	<b>Plan</b>	[mio € 05]	<b>119,2</b>	<b>561,8</b>	<b>133,9</b>	<b>814,9</b>
<b>2006</b>	<b>Plan</b>	[mio € 05]	<b>152,1</b>	<b>612,2</b>	<b>163,3</b>	<b>927,6</b>
	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
	<b>Nouvelle répartition</b>	[mio € 06]	<b>172,7</b>	<b>638,9</b>	<b>170,4</b>	<b>982,1</b>
<b>2007</b>	<b>Plan</b>	[mio € 05]	<b>111,4</b>	<b>582,4</b>	<b>235,0</b>	<b>928,9</b>
	+34 mio €	[mio € 05]	3,0	28,5	2,5	34,0
	<b>Nouvelle répartition</b>	[mio € 06] *	<b>121,1</b>	<b>646,8</b>	<b>251,4</b>	<b>1019,3</b>

\* 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
	<b>Total</b>	<b>157,9</b>	<b>215,9</b>	<b>154,2</b>	<b>528,0</b>
<b>non utilisé SPF</b>		<b>7,6</b>	<b>5,3</b>	<b>-12,8</b>	<b>0,0</b>

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
	<b>Total</b>	<b>1040,2</b>	<b>1118,2</b>	<b>1155,5</b>	<b>3314,1</b>
<b>non utilisé SPF</b>		<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>

(\*) un financement européen complémentaire de 5 Mic€ 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
	<b>Total</b>	<b>240,7</b>	<b>307,4</b>	<b>398,6</b>	<b>946,7</b>
<b>non utilisé SPF</b>		<b>22,3</b>	<b>-14,9</b>	<b>-7,4</b>	<b>0,0</b>

(\*\*) 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
<b>Totaal</b>		<b>157,9</b>	<b>215,9</b>	<b>154,2</b>	<b>528,0</b>
<b>niet gebruikt FOD</b>		<b>7,6</b>	<b>5,3</b>	<b>-12,8</b>	<b>0,0</b>

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
	<b>Totaal</b>		<b>1040,2</b>	<b>1118,2</b>	<b>1155,5</b>
<b>niet gebruikt FOD</b>		<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>

(\*) 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
	<b>Totaal</b>		<b>240,7</b>	<b>307,4</b>	<b>398,6</b>
<b>niet gebruikt FOD</b>		<b>22,3</b>	<b>-14,9</b>	<b>-7,4</b>	<b>0,0</b>

(\*\*) 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			
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				
	<b>FIN</b>		<b>7,7</b>	<b>13,0</b>	<b>7,1</b>	<b>27,7</b>	<b>382,9</b>	<b>263,2</b>	<b>74,8</b>	<b>720,8</b>					<b>390,5</b>	<b>276,1</b>	<b>81,8</b>	<b>748,5</b>			
	2 col	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					10,3	6,6	5,9	22,7					17,7	16,4	14,0	48,1			
		W	7,4	9,8	8,1	25,4	-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			
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				
<b>TOTAL</b>										15,9	41,1	57,0		15,9	41,1	57,0					
Maintenance de capacité	Classique	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				
	Concentr. de cabines	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					
	MALAGA	W					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				
3/5 col	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	0,4	5,3	5,7				0,4	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						
<b>TOTAL</b>		<b>15,1</b>	<b>14,6</b>	<b>9,5</b>	<b>39,2</b>	<b>267,6</b>	<b>277,3</b>	<b>276,3</b>	<b>821,3</b>				<b>282,7</b>	<b>291,9</b>	<b>285,9</b>	<b>860,5</b>					
SPF																					
PPP										15,9	41,1	57,0		15,9	41,1	57,0					

Accueil	Gd gares									0,2	1,1	0,8	2,1		
		GEMBLOUX	0,2	0,2	0,8	1,2	0,9	0,9	0,9						
		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	<b>Total</b>	<b>7,2</b>	<b>5,5</b>	<b>2,3</b>	<b>15,0</b>	<b>4,5</b>	<b>4,7</b>	<b>10,1</b>	<b>19,3</b>		<b>11,6</b>	<b>10,2</b>	<b>12,4</b>	<b>34,3</b>
		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	<b>Total</b>	<b>2,9</b>	<b>7,8</b>	<b>8,3</b>	<b>19,0</b>	<b>12,2</b>	<b>19,5</b>	<b>34,3</b>	<b>66,0</b>		<b>15,1</b>	<b>27,3</b>	<b>42,6</b>	<b>84,9</b>
		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
		BRUXELLES MIDI	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	<b>Total</b>	<b>3,1</b>	<b>7,0</b>	<b>7,9</b>	<b>18,0</b>	<b>2,6</b>	<b>7,5</b>	<b>6,6</b>	<b>16,7</b>		<b>5,7</b>	<b>14,5</b>	<b>14,5</b>	<b>34,7</b>
	<b>TOTAL grandes gares (hors pk)</b>		<b>13,2</b>	<b>20,2</b>	<b>18,5</b>	<b>52,0</b>	<b>19,2</b>	<b>31,7</b>	<b>51,0</b>	<b>102,0</b>		<b>32,5</b>	<b>52,0</b>	<b>69,5</b>	<b>154,0</b>
	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
	<b>TOTAL</b>	<b>Liège-Guillemins</b>	<b>15,3</b>	<b>19,3</b>	<b>17,1</b>	<b>51,7</b>	<b>6,2</b>	<b>4,0</b>	<b>9,2</b>	<b>19,4</b>		<b>21,4</b>	<b>23,2</b>	<b>26,4</b>	<b>71,0</b>
	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	
	<b>TOTAL</b>	<b>Antwerpen-Centraal</b>	<b>3,8</b>	<b>8,6</b>	<b>4,8</b>	<b>17,2</b>	<b>14,0</b>	<b>11,2</b>	<b>0,5</b>	<b>25,6</b>		<b>17,8</b>	<b>19,8</b>	<b>5,3</b>	<b>42,8</b>
		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	
	<b>TOTAL gares TGV</b>	<b>SPF</b>	<b>19,1</b>	<b>27,9</b>	<b>21,9</b>	<b>68,9</b>	<b>20,1</b>	<b>15,1</b>	<b>9,7</b>	<b>45,0</b>		<b>39,2</b>	<b>43,0</b>	<b>31,6</b>	<b>113,9</b>
		Autres financements	20,1	24,5	9,9	54,5					20,1	24,5	9,9	54,5	
	<b>TOTAL</b>	<b>SPF</b>	<b>32,3</b>	<b>48,1</b>	<b>40,4</b>	<b>120,9</b>	<b>39,4</b>	<b>46,8</b>	<b>60,7</b>	<b>146,9</b>		<b>71,7</b>	<b>95,0</b>	<b>101,1</b>	<b>267,8</b>
		Autres financements	20,1	24,5	9,9	54,5					20,1	24,5	9,9	54,5	
	Gd gares	<b>TOTAL</b>													
	Parkings	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	<b>TOTAL</b>	<b>2,5</b>	<b>9,1</b>	<b>5,9</b>	<b>17,5</b>					<b>2,5</b>	<b>9,1</b>	<b>5,9</b>	<b>17,5</b>	
		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	<b>TOTAL</b>	<b>7,8</b>	<b>26,3</b>	<b>25,2</b>	<b>59,4</b>								<b>7,8</b>	<b>26,3</b>	<b>25,2</b>	<b>59,4</b>	
		GARES DIVERSES CE		0,1	0,1	0,2									0,1	0,1	0,2	
	Bxl + dpt	<b>TOTAL</b>		<b>0,1</b>	<b>0,1</b>	<b>0,2</b>									<b>0,1</b>	<b>0,1</b>	<b>0,2</b>	
	<b>TOTAL</b>		<b>10,3</b>	<b>35,6</b>	<b>31,2</b>	<b>77,1</b>								<b>10,3</b>	<b>35,6</b>	<b>31,2</b>	<b>77,1</b>	
Autres		Rehaussement quais																
		Abris, éclairage																
		Rénovation FM																
		Rénovations diverses																
		PMR																
		Divers																
	W	<b>Localisable</b>	<b>3,7</b>	<b>3,9</b>	<b>1,9</b>	<b>9,5</b>	<b>6,8</b>	<b>9,4</b>	<b>6,4</b>	<b>22,6</b>					<b>10,5</b>	<b>13,3</b>	<b>8,3</b>	<b>32,1</b>
		Verhoging perrons																
		Schuilplaatsen, verlichting																
		Renovatie FM																
		Diverse renovatie																
		Integrale toegankelijkheid																
		Diverse																
	VL	<b>Localisable</b>	<b>4,6</b>	<b>4,2</b>	<b>6,1</b>	<b>14,9</b>	<b>6,0</b>	<b>11,8</b>	<b>11,1</b>	<b>28,9</b>					<b>10,6</b>	<b>16,0</b>	<b>17,1</b>	<b>43,8</b>
		Rehaussement quais																
		Abris, éclairage																
		Rénovation FM																
		Rénovations diverses																
		PMR																
		Diverse																
	Bxl + dpt	<b>Localisable</b>	<b>1,1</b>	<b>0,3</b>	<b>0,2</b>	<b>1,6</b>	<b>1,1</b>	<b>1,1</b>	<b>1,9</b>	<b>4,1</b>					<b>2,2</b>	<b>1,4</b>	<b>2,1</b>	<b>5,6</b>
		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	<b>Non localisable</b>		<b>1,4</b>	<b>1,4</b>	<b>2,7</b>									<b>1,4</b>	<b>1,4</b>	<b>2,7</b>		
	<b>TOTAL Hors zone RER</b>	<b>9,5</b>	<b>9,7</b>	<b>9,5</b>	<b>28,7</b>	<b>13,9</b>	<b>22,4</b>	<b>19,3</b>	<b>55,6</b>					<b>23,4</b>	<b>32,1</b>	<b>28,8</b>	<b>84,3</b>	
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	
	<b>TOTAL</b>	<b>9,8</b>	<b>9,9</b>	<b>9,5</b>	<b>29,2</b>	<b>13,9</b>	<b>25,3</b>	<b>23,4</b>	<b>62,6</b>					<b>23,7</b>	<b>35,2</b>	<b>32,9</b>	<b>91,8</b>	
Opérateur	bxl + dpt									4,3	5,3	4,5	14,1	4,3	5,3	4,5	14,1	
	<b>TOTAL</b>									<b>4,3</b>	<b>5,3</b>	<b>4,5</b>	<b>14,1</b>	<b>4,3</b>	<b>5,3</b>	<b>4,5</b>	<b>14,1</b>	
	<b>TOTAL</b>	<b>0,8</b>	<b>0,8</b>	<b>0,8</b>	<b>2,3</b>					<b>0,7</b>	<b>0,4</b>	<b>0,1</b>	<b>1,2</b>	<b>1,4</b>	<b>1,1</b>	<b>1,0</b>	<b>3,5</b>	
<b>TOTAL</b>	<b>SPF</b>	<b>42,1</b>	<b>58,0</b>	<b>49,9</b>	<b>150,1</b>	<b>53,3</b>	<b>72,1</b>	<b>84,1</b>	<b>209,5</b>	<b>4,3</b>	<b>5,3</b>	<b>4,5</b>	<b>14,1</b>	<b>99,7</b>	<b>135,4</b>	<b>138,6</b>	<b>373,7</b>	
	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	
		<b>CLI + équipements</b>	<b>TOTAL</b>				<b>4,3</b>	<b>16,6</b>	<b>29,1</b>	<b>49,9</b>					<b>4,3</b>	<b>16,6</b>	<b>29,1</b>	<b>49,9</b>	
		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
		<b>ateliers Infra et équip.</b>	<b>TOTAL</b>				<b>7,5</b>	<b>6,6</b>	<b>6,5</b>	<b>20,6</b>					<b>7,5</b>	<b>6,6</b>	<b>6,5</b>	<b>20,6</b>	
		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	
		<b>bâtiments de sv R/N</b>	<b>TOTAL</b>	<b>0,4</b>		<b>0,4</b>	<b>0,9</b>	<b>1,7</b>	<b>0,7</b>	<b>3,3</b>					<b>1,3</b>	<b>1,7</b>	<b>0,7</b>	<b>3,7</b>	
		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	
		<b>Autres bâtiments de sv</b>	<b>TOTAL</b>	<b>4,9</b>	<b>6,8</b>	<b>12,7</b>	<b>24,4</b>	<b>1,0</b>		<b>1,0</b>					<b>5,9</b>	<b>6,8</b>	<b>12,7</b>	<b>25,4</b>	
		<b>TOTAL</b>		<b>5,3</b>	<b>6,8</b>	<b>12,7</b>	<b>24,8</b>	<b>13,6</b>	<b>24,9</b>	<b>36,2</b>	<b>74,7</b>				<b>18,9</b>	<b>31,7</b>	<b>48,9</b>	<b>99,5</b>	
		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
<b>TOTAL</b>						<b>8,0</b>	<b>13,4</b>	<b>11,5</b>	<b>32,9</b>					<b>8,0</b>	<b>13,4</b>	<b>11,5</b>	<b>32,9</b>		
Ateliers du matériel	<b>Bâtiments</b>									0	0,2	10,0	10,2		0,2	10,0	10,2		
	Melle									0,2	10,0	15,0	25,2		0,2	10,0	15,0		
	<b>Nouveaux ateliers</b>									<b>0,2</b>	<b>10,2</b>	<b>25,0</b>	<b>35,3</b>		<b>0,2</b>	<b>10,2</b>	<b>25,0</b>	<b>35,3</b>	
	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 Salzennes									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	
	<b>Autres ateliers</b>									<b>24,9</b>	<b>33,5</b>	<b>35,4</b>	<b>93,8</b>		<b>24,9</b>	<b>33,5</b>	<b>35,4</b>	<b>93,8</b>	
	<b>Bâtiments</b>	<b>TOTAL</b>								<b>25,1</b>	<b>43,6</b>	<b>60,4</b>	<b>129,1</b>		<b>25,1</b>	<b>43,6</b>	<b>60,4</b>	<b>129,1</b>	
	<b>Equipements</b>																		
		Melle											0,0						
		Angleur											2,0				2,0	2,0	
	<b>Nouveaux ateliers</b>									<b>2,0</b>	<b>2,0</b>	<b>2,0</b>	<b>2,0</b>		<b>2,0</b>	<b>2,0</b>	<b>2,0</b>	<b>2,0</b>	
	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 Salzennes									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	
	<b>Autres ateliers</b>									<b>12,3</b>	<b>13,3</b>	<b>11,5</b>	<b>37,1</b>		<b>12,3</b>	<b>13,3</b>	<b>11,5</b>	<b>37,1</b>	
	<b>Equipements</b>	<b>TOTAL</b>								<b>12,3</b>	<b>13,3</b>	<b>13,5</b>	<b>39,1</b>		<b>12,3</b>	<b>13,3</b>	<b>13,5</b>	<b>39,1</b>	
<b>TOTAL</b>	<b>SPF</b>		<b>5,3</b>	<b>6,8</b>	<b>12,7</b>	<b>24,8</b>	<b>21,5</b>	<b>38,3</b>	<b>47,7</b>	<b>107,6</b>	<b>25,1</b>	<b>43,6</b>	<b>60,4</b>	<b>129,1</b>	<b>51,9</b>	<b>88,8</b>	<b>120,8</b>	<b>261,5</b>	
	<b>FP</b>										<b>12,3</b>	<b>13,3</b>	<b>13,5</b>	<b>39,1</b>	<b>12,3</b>	<b>13,3</b>	<b>13,5</b>	<b>39,1</b>	



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