

Art. 2. Dit besluit treedt in werking de dag waarop het in het *Belgisch Staatsblad* wordt bekendgemaakt.

Art. 3. Onze Minister van Mobiliteit en Vervoer is belast met de uitvoering van dit besluit.

Gegeven te Brussel, 29 mei 2000.

ALBERT

Van Koningswege :

De Minister van Mobiliteit en Vervoer,
Mevr. I. DURANT

Tweede bijvoegsel bij het tweede beheerscontract tussen de staat en de NMBS

De volgende bepalingen worden ingelast in het tweede beheerscontract tussen de Staat en de NMBS, goedgekeurd bij koninklijk besluit van 25 september 1997.

1. Een artikel *4bis* met de volgende tekst wordt ingelast :

Artikel *4bis*

« In het raam van de ontwikkeling van de activiteiten die niet strikt onder haar opdrachten van openbare dienst vallen, maar die verenigbaar blijven met artikel 1 van het beheerscontract, zal de NMBS ernaar streven om een zo sterk mogelijke complementariteit te bevorderen tussen het luchtverkeer bij vertrek, bij aankomst en in transit in de luchthaven van Brussel-Nationaal en het verkeer van de hogesnelheidstreinen, en dit in overleg met de verschillende betrokken partners.

Binnen de twee maanden die volgen op de inwerkingtreding van het onderhavige bijvoegsel, zal de NMBS aan de Minister tot wiens bevoegdheid het spoorwegvervoer behoort, een verslag voorleggen over de technische en commerciële haalbaarheid van dergelijke verbindingen en over het resultaat van de met de betrokken partners ondernomen studies en besprekingen ».

2. Een artikel *9bis* met de volgende tekst wordt ingelast :

Artikel *9bis*

« De NMBS verbindt zich ertoe om de haalbaarheid en de voorwaarden te bestuderen van de heropening voor het binnenlands reizigersvervoer van zes spoorlijnstukken die thans in commercieel opzicht buiten dienst zijn. De studie zal omvatten : een evaluatie van de potentiële klanten, een dienst-voorstel (haltes en dienstregelingen van de treinen), op optimale wijze opgemaakt ten opzichte van de behoeften en van de middelen die redelijkerwijs kunnen ingezet worden, een raming van de kosten voor heraanleg van de infrastructuur en van de jaarlijkse exploitatiekosten, evenals een overzicht van de gevolgen voor het milieu.

Deze studie zal het rollend materieel en de exploitatiesystemen in aanmerking nemen die bij de NMBS bestaan, evenals andere geschikte moderne materieeltypen (waaronder de motorwagens reeks 41 die op weg zijn om geleverd te worden) en exploitatiesystemen.

De zes voorgestelde lijnstukken zijn Neerpelt-Weert, Aarlen-Athus-Virton, Genk-Maasmechelen, Libramont-Bastenaken, Aalst-Dendermonde-Puurs en Ottignies-Nijvel. Een voorstel in die zin zal door de NMBS binnen de termijn van vijftien dagen die volgt op de inwerkingtreding van het onderhavige bijvoegsel, voorgelegd worden aan het Raadgevend Comité van de Gebruikers, dat een advies zal uitbrengen binnen een termijn van maximum één maand. De definitieve keuze zal gemaakt worden in gemeen overleg tussen de Staat, vertegenwoordigd door de Minister tot wiens bevoegdheid het spoorwegvervoer behoort, en de NMBS, binnen de maand die volgt op het door het genoemd Comité verstrekt advies.

Binnen de zes maanden die volgen op de definitieve keuze van de zes te bestuderen lijnstukken, zal de NMBS aan de Minister tot wiens bevoegdheid het spoorwegvervoer behoort, het resultaat van deze studies overmaken ».

Art. 2. Le présent arrêté entre en vigueur le jour de sa publication au *Moniteur belge*.

Art. 3. Notre Ministre de la Mobilité et des Transports est chargée de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Bruxelles, le 29 mai 2000.

ALBERT

Par le Roi :

La Ministre de la Mobilité et des Transports,
Mme I. DURANT

Deuxième avenant au deuxième contrat de gestion conclu entre l'Etat et la S.N.C.B.

Les dispositions suivantes sont insérées dans le deuxième contrat de gestion conclu entre l'Etat et la S.N.C.B. approuvé par l'arrêté royal du 25 septembre 1997.

1. Un article *4bis*, rédigé comme suit, est inséré :

Article *4bis*

« Dans le cadre du développement des activités qui ne relèvent pas strictement de ses tâches de service public, mais qui restent compatibles avec l'article 1^{er} du contrat de gestion, la S.N.C.B. s'efforcera de promouvoir une complémentarité aussi intense que possible entre le trafic aérien de départ, d'arrivée et de transit de l'aéroport de Bruxelles-National et le trafic des trains à grande vitesse, en concertation avec les différents partenaires concernés.

Dans les deux mois qui suivent l'entrée en vigueur du présent avenant, la S.N.C.B. présentera au Ministre ayant le transport ferroviaire dans ses attributions, un rapport portant sur la faisabilité technique et commerciale de telles relations et sur le résultat des études et concertations entreprises avec les partenaires concernés ».

2. Un article *9bis*, rédigé comme suit, est inséré :

Article *9bis*

« La S.N.C.B. s'engage à étudier la faisabilité et les conditions de réouverture au transport intérieur de voyageurs de six tronçons de ligne ferroviaire actuellement hors service d'un point de vue commercial. L'étude comprendra une évaluation de la clientèle potentielle, une proposition de service (arrêts et horaires des trains), établie de manière optimale par rapport aux besoins et aux moyens qu'il serait raisonnable de mettre en uvre, une estimation du coût de rétablissement de l'infrastructure et du coût annuel d'exploitation, ainsi qu'un aperçu des conséquences pour l'environnement.

Cette étude prendra en considération les matériels roulants et systèmes d'exploitation existants à la S.N.C.B. ainsi que d'autres matériels (dont les autorails de la série 41 en voie de livraison) et systèmes d'exploitation modernes appropriés.

Les six tronçons proposés sont Neerpelt-Weert, Arlon-Athus-Virton, Genk-Maasmechelen, Libramont-Bastogne, Alost-Termonde-Puurs et Ottignies-Nivelles. Une proposition en ce sens sera soumise par la S.N.C.B., dans le délai de quinze jours qui suit l'entrée en vigueur du présent avenant, au Comité consultatif des usagers, lequel rendra un avis dans un délai maximum d'un mois. Le choix définitif sera fait de commun accord entre l'Etat, représenté par le Ministre ayant le transport ferroviaire dans ses attributions, et la S.N.C.B. dans le mois qui suit l'avis rendu par ledit Comité.

Dans les six mois qui suivent le choix définitif des six tronçons de lignes à étudier, la S.N.C.B. transmettra au Ministre ayant le transport ferroviaire dans ses attributions le résultat de ces études ».

3. Artikel 17 wordt als volgt aangevuld :

« Zodra het bijvoegsel ondertekend is, zal de NMBS een werkgroep oprichten waarin vertegenwoordigers van de Minister tot wiens bevoegdheid het spoorwegvervoer behoort, van het Bestuur van het Vervoer te Land en van het Raadgevend Comité van de Gebruikers bij de NMBS zullen zetelen, teneinde fundamentele aanpassingen aan het vervoerplan te bestuderen.

Deze aanpassingen moeten kunnen doorgevoerd worden vanaf 2002.

Om de zes maanden zal het werk van de groep geëvalueerd worden ».

4. Artikel 19, 1°, wordt als volgt aangevuld :

« De NMBS zal aan de Minister tot wiens bevoegdheid het spoorwegvervoer behoort, uiterlijk tegen 1 september 2000, voorstellen voorleggen in verband met de verplaatsing van stopplaatsen en de eventuele opening van nieuwe stopplaatsen in functie van de verwachte klanten en van de mogelijkheid om de nodige onthaalinfrastructuur te verwezenlijken.

Die voorstellen zullen eveneens betrekking hebben op bijkomende verbeteringsmaatregelen in termen van exploitatie en investeringen, met een uitvoeringsplanning en een raming van de budgettaire weerslag.

De NMBS zal de procedures opstarten met het oog op de verwezenlijking van de halte « Diesdelle » in Ukkel.

Er zal in gemeen overleg tussen de Staat, vertegenwoordigd door de Minister tot wiens bevoegdheid het spoorwegvervoer behoort, en de NMBS een beslissing genomen worden in verband met de weerhouden maatregelen en het bedrag van de financiële bijdrage van de Staat.

Bij de studies voor de verbetering van de exploitatie van lijn 26 zullen de volgende mogelijkheden onderzocht worden :

- versterking van de huidige exploitatie;
- exploitatie van de lijn op zaterdag;
- verlenging van de exploitatie 's avonds op werkdagen;
- doortrekking van één of twee van de drie huidige relaties van de lijn naar het zuiden, met name op het baanvak Edingen-Geraardsbergen en/of Halle-Klabbeek.

De NMBS zal het initiatief nemen om met de gewestelijke maatschappijen voor gemeenschappelijk vervoer overleg te plegen opdat in ieder geval de aansluitingen trein-bus/tram/metro optimaal zouden verzeerd zijn ».

5. Artikel 19, 2°, 3de lid wordt vervangen door de volgende bepaling :

« Een GEN-groep op hoog niveau werd opgericht door de Interministeriële Conferentie van Verkeer en Infrastructuur van 30 maart 1999; hij werd ermee belast een ontwerp van samenwerkingsakkoord tussen de federale overheid en de drie Gewesten voor te leggen.

Overeenkomstig de toelichtingen die werden verstrekt ter gelegenheid van de vergadering van 31 januari 2000 van de Interministeriële Conferentie van Mobiliteit, Infrastructuur en Telecommunicatie :

- zal het ontwerp van samenwerkingsakkoord tegen uiterlijk 30 juni 2000 gefinaliseerd worden;
- zal er tegen dezelfde datum een programmatie voorgelegd worden van de eerste maatregelen die dienen doorgevoerd.

De NMBS verbindt zich ertoe actief bij te dragen tot de werkzaamheden van de groep op hoog niveau ».

6. Artikel 19 wordt als volgt aangevuld :

« 3° In het raam van de bepalingen van punt 2° van het onderhavige artikel zal de NMBS het aan haar toekomend gedeelte van het plan voor onmiddellijke acties uitvoeren, zoals beschreven in het document « GEN-ontwerpstudie - Startfase van het GEN » van 28 juni 1994.

Dit plan omvat hoofdzakelijk :

- een reeks acties op korte termijn met betrekking tot het imago, de communicatie en de informatie;
- kleine investeringen met betrekking tot onder meer het onthaal van de gebruikers in de stations en stopplaatsen.

Parallel en binnen dezelfde termijn als de werkzaamheden van de groep waarvan sprake in punt 2° hierboven, zal de NMBS aan de Staat, vertegenwoordigd door de Minister tot wiens bevoegdheid het spoorwegvervoer behoort, de uitvoeringsplanning voorleggen van de eerste maatregelen die zij zal nemen, vergezeld van een kostenraming. De daaraan verbonden investeringen zullen gefinancierd worden door een prioritaire besteding van de kredieten voor de rubriek « onthaal van de klanten » (stations en stopplaatsen) van het investeringsplan waarvan sprake in artikelen 21 tot 26 van het beheerscontract.

3. L'article 17 est complété comme suit :

« Dès la conclusion de l'avenant, la S.N.C.B. constituera un groupe de travail regroupant des représentants du Ministre ayant le transport ferroviaire dans ses attributions, de l'Administration du Transport terrestre et du Comité consultatif des usagers auprès de la S.N.C.B., en vue d'étudier des adaptations fondamentales au plan de transport.

Ces adaptations doivent être susceptibles d'être mises en œuvre à partir de 2002.

Une évaluation du travail du groupe aura lieu tous les six mois ».

4. L'article 19, 1°, est complété comme suit :

« La S.N.C.B. présentera au Ministre ayant le transport ferroviaire dans ses attributions, au plus tard pour le 1^{er} septembre 2000, des propositions quant au déplacement de points d'arrêt et à l'ouverture éventuelle de nouveaux points d'arrêt en fonction de la clientèle attendue et de la possibilité de réaliser les infrastructures d'accueil nécessaires.

Ces propositions porteront également sur des mesures complémentaires d'amélioration en terme d'exploitation et d'investissements, avec un planning de réalisation et une estimation des incidences budgétaires.

La S.N.C.B. lancera les procédures en vue de la réalisation de l'arrêt « Vivier d'Oie » à Uccle.

Une décision sera prise de commun accord entre l'Etat, représenté par le Ministre ayant le transport ferroviaire dans ses attributions, et la S.N.C.B. quant aux mesures retenues et au montant de la contribution financière de l'Etat.

Les études d'amélioration de l'exploitation de la ligne 26 porteront sur les possibilités suivantes :

- renforcement de l'exploitation actuelle;
- exploitation de la ligne le samedi;
- prolongement de l'exploitation en soirée, les jours ouvrables;
- prolongement d'une ou de deux des trois relations actuelles de la ligne vers le sud, notamment sur le tronçon Enghien-Grammont et/ou Hal-Clabecq.

La S.N.C.B. prendra l'initiative de se concerter avec les sociétés régionales de transport en commun afin que, en tout état de cause, les correspondances train-bus/tram/métro soient assurées de façon optimale ».

5. L'article 19, 2°, 3ème alinéa est remplacé par la disposition suivante :

« Un groupe RER à haut niveau a été mis en place par la Conférence Interministérielle des Communications et de l'Infrastructure du 30 mars 1999; il a été chargé de présenter un projet d'accord de coopération entre le pouvoir fédéral et les trois Régions.

Conformément aux précisions apportées à l'occasion de la réunion du 31 janvier 2000 de la Conférence Interministérielle de la Mobilité, de l'Infrastructure et des Télécommunications :

- le projet d'accord de coopération sera finalisé pour le 30 juin 2000 au plus tard;
- une programmation des premières mesures à mettre en œuvre sera présentée pour la même date.

La S.N.C.B. s'engage à apporter son concours actif aux travaux du groupe à haut niveau ».

6. L'article 19 est complété comme suit :

« 3° Dans le cadre des dispositions du 2° du présent article, la S.N.C.B. mettra en œuvre la partie qui lui revient du plan d'actions immédiates, décrit dans le document « Etude de conception du RER-Phase initiale du RER » du 28 juin 1994.

Ce plan comporte principalement :

- une série d'actions à court terme relatives à l'image, la communication et l'information;
- des investissements légers portant notamment sur l'accueil des usagers aux gares et points d'arrêt.

Parallèlement et dans le même délai que les travaux du groupe dont question au 2° ci-dessus, la S.N.C.B. présentera à l'Etat, représenté par le Ministre ayant le transport ferroviaire dans ses attributions, le planning de réalisation des premières mesures la concernant, assorti d'une évaluation des coûts. Les investissements qui en résultent seront financés par une affectation prioritaire des crédits consacrés à la rubrique « accueil à la clientèle » (gares et points d'arrêt) du plan d'investissement visé aux articles 21 à 26 du contrat de gestion.

Onverminderd de bepalingen van artikel 7 van het beheerscontract zal de NMBS bijzondere aandacht besteden aan de manier om haar gronden in de omgeving van de GEN-stations bouwrijp te maken, rekening houdend met de noodzaak om er vastgoedprojecten te ontwikkelen die van aard zijn het gebruik van het toekomstig GEN te versterken ».

7. Een artikel 19bis met de volgende tekst wordt ingelast :

Artikel 19bis

« De NMBS zal deelnemen aan de Belgisch-Frans-Luxemburgse werkgroep voor de verbetering van de verbinding Brussel-Luxemburg-Straatsburg, die werd opgericht in het raam van het additioneel Protocol van 28 januari 1997 tot wijziging van de Belgisch-Frans-Luxemburgse overeenkomst betreffende de exploitatie van de spoorwegen van het Groothertogdom, te Luxemburg ondertekend op 17 april 1946, en van het op 9 december 1999 tussen de met het Vervoer belaste Ministers van België en het Groothertogdom gesloten Memorandum of Understanding.

Die groep heeft tot doel :

- de studies betreffende de verbetering van de reizigersdienst tussen Brussel, Luxemburg en Straatsburg te actualiseren;
- de voorwaarden te onderzoeken voor de aanpassing van de spoorweginfrastructuur, met name tussen Brussel en Luxemburg, en voor de verbetering van de exploitatiewijze, teneinde een degelijke relatie (zonder overstap te Luxemburg) aan te bieden op de as Brussel-Luxemburg-Straatsburg, en de kostprijs en de uitvoeringsduur daarvan te ramen;
- een economische analyse te maken van de weerhouden oplossingsscenario's;
- de financieringsvoorwaarden te onderzoeken voor de investeringen in infrastructuur en rollend materieel, daarbij de mogelijkheid in aanmerking nemend van een financiële tussenkomst van de Europese Unie.

In haar toekomstig tienjarenplan 2001-2010 voorziet de NMBS in een investeringsprogramma dat aan dat perspectief beantwoordt.

Vanaf de vooropgestelde datum 2002 moet de overheveling van het goederenverkeer naar de as Athus-Maas het mogelijk maken de regelmaat van het reizigersverkeer te verbeteren; in dat vooruitzicht en bij die gelegenheid zal de NMBS de omvang bepalen van de rittijdvermindering die dan op de as Brussel-Luxemburg zal kunnen bekomen worden.

Ten slotte, vanaf de invoering van de dienstregelingen van eind september 2000, verbindt de NMBS zich ertoe nieuw rollend materieel (MS 96) in te leggen voor de meeste treinen van de huidige relatie IC-J, teneinde de kwaliteit van de dienstverlening te verhogen ».

8. Een artikel 19ter met de volgende tekst wordt ingelast :

Artikel 19ter

« Tegen uiterlijk 31 december 2000 zal de NMBS het technisch gedeelte opmaken van een bestek voor de aankoop van het toekomstig rollend GEN-materieel. Dit bestek zal opgemaakt worden op basis van de aanwijzingen die opgenomen zijn in de studie « GEN - SOFRETU - Eindfase » van 31 januari 1995, rekening houdend met de elementen die sindsdien naar voren gekomen zijn.

Er zal gans in het bijzonder aandacht besteed worden aan :

- de toegankelijkheid van de rytuigen voor mensen met beperkte mobiliteit;
- de toegankelijkheid van de rytuigen voor reizigers met een fiets;
- het comfort van de reizigers;
- de visuele en auditieve informatie.

Er zal een werkgroep opgericht worden, die door de NMBS zal worden voorgezeten; hij zal bestaan uit vertegenwoordigers van de Minister tot wiens bevoegdheid het spoorwegvervoer behoort, van het Bestuur van het Vervoer te Land en van het Raadgevend Comité van de Gebruikers. Hij zal ermee belast worden mee te werken aan de opstelling van de specificaties met betrekking tot het omgrenzingsprofiel, de volumes, het design, het aantal zit- en staanplaatsen, de multifunctionele ruimten, het comfort, de toegankelijkheid en alle functionele specificaties.

De NMBS zal ook een maquette op ware grootte maken die twee gedeeltes van het toekomstig GEN-rijtuig toont :

- een gedeelte dat de toegankelijkheid van het rijtuig vanop de perrons, de sanitaire installaties, de toegankelijkheid naar de twee niveaus, met inbegrip van een gedeelte van die twee niveaus, toont;
- een gedeelte dat de multifunctionele ruimte toont.

Sans préjudice de l'article 7 du contrat de gestion, la S.N.C.B. sera particulièrement attentive à la manière de viabiliser ses terrains situés aux abords des gares RER en tenant compte de la nécessité d'y implanter des projets immobiliers susceptibles de renforcer l'usage du futur RER ».

7. Un article 19bis, rédigé comme suit, est inséré :

Article 19bis

« La S.N.C.B. participera au groupe de travail belgo-franco-luxembourgeois relatif à l'amélioration de la liaison Bruxelles - Luxembourg - Strasbourg mis en place dans le cadre du Protocole additionnel du 28 janvier 1997 modifiant la convention belgo-franco-luxembourgeoise relative à l'exploitation des chemins de fer du Grand-Duché signée à Luxembourg le 17 avril 1946 et du Mémoire d'Understanding conclu le 9 décembre 1999 entre les Ministres belge et grand-ducal chargés des Transports.

Ce groupe a pour objectif :

- d'actualiser les études relatives à l'amélioration du service voyageurs entre Bruxelles, Luxembourg et Strasbourg;
- d'examiner les conditions du réaménagement de l'infrastructure ferroviaire, notamment entre Bruxelles et Luxembourg, et de l'amélioration du mode d'exploitation pour offrir une relation de qualité (sans rupture de charge à Luxembourg) sur l'axe Bruxelles - Luxembourg - Strasbourg ainsi que d'en évaluer le coût et la durée de réalisation;
- de procéder à une analyse économique des scénarios de solution retenus;
- d'examiner les conditions de financement des investissements en infrastructure et en matériel roulant en retenant la possibilité d'une intervention financière de l'Union européenne.

Dans son futur plan décennal 2001-2010, la S.N.C.B. prévoit un programme d'investissements s'inscrivant dans cette perspective.

A partir de l'horizon 2002, le transfert du trafic de marchandises vers l'axe Athus-Meuse doit permettre d'améliorer la régularité des trafics de voyageurs; dans cette perspective et à cette occasion, la S.N.C.B. identifiera l'importance de la réduction des temps de parcours qui pourra être obtenue, à ce moment, sur l'axe Bruxelles - Luxembourg.

Enfin, dès la mise en place des horaires de fin septembre 2000, la S.N.C.B. s'engage à mettre en circulation du nouveau matériel roulant (AM 96) sur la majorité des trains de l'actuelle relation IC-J afin d'accroître la qualité du service ».

8. Un article 19ter, rédigé comme suit, est inséré :

Article 19ter

« Pour le 31 décembre 2000 au plus tard, la S.N.C.B. rédigera la partie technique d'un cahier spécial des charges pour l'acquisition du futur matériel roulant RER. Ce cahier des charges sera établi sur base des indications reprises dans l'étude « RER - SOFRETU - Phase finale » du 31 janvier 1995, en tenant compte des éléments intervenus depuis lors.

Une attention toute particulière sera apportée :

- à l'accessibilité des voitures aux personnes à mobilité réduite;
- à l'accessibilité des voitures aux voyageurs accompagnés d'un vélo;
- au confort des voyageurs;
- à l'information visuelle et auditive.

Un groupe de travail sera créé et présidé par la S.N.C.B.; il sera composé de représentants du Ministre ayant le transport ferroviaire dans ses attributions, de l'Administration du Transport terrestre et du Comité consultatif des usagers. Il sera chargé de contribuer à la rédaction des spécifications concernant le gabarit, les volumes, le design, le nombre de places assises et debout, les espaces multifonctionnels, le confort, l'accessibilité ainsi que toutes les spécifications fonctionnelles.

La S.N.C.B. réalisera également une maquette grandeur nature montrant deux parties de la future voiture RER :

- une partie montrant l'accessibilité de la voiture au départ des quais, les installations sanitaires, l'accessibilité vers les deux niveaux, y compris une partie de ces deux niveaux;
- une partie montrant l'espace multi-fonctionnel.

Na advies van het Raadgevend Comité van de Gebruikers zal deze maquette voorgesteld worden ter gelegenheid van de tentoonstelling die zal gehouden worden in het raam van de « Week van de mobiliteit » waarvan sprake in artikel 71*bis* van het onderhavige bijvoegsel.

De studie die moet uitmonden op de opstelling van een bestek alsook de verwezenlijking van de maquette zijn ten laste van de NMBS.

Indien de bestelling van het toekomstig rollend GEN-materieel niet aan de NMBS zou toevertrouwd worden, verbindt de Staat, vertegenwoordigd door de Minister tot wiens bevoegdheid het spoorwegvervoer behoort, zich ertoe alle documenten die het bestek vormen alsook de maquette over te kopen voor een forfaitair bedrag van 10 miljoen BEF; dit bedrag is betaalbaar binnen de termijn van maximum twaalf maanden die volgt op de beslissing van de Staat.

Binnen de twee maanden die volgen op de inwerkingtreding van het onderhavige bijvoegsel zal de NMBS aan de Minister tot wiens bevoegdheid het spoorwegvervoer behoort en aan het Bestuur van het Vervoer te Land een verslag over de stand van vordering voorleggen, waarin de ondernomen acties beschreven worden ».

9. Artikel 21 wordt als volgt aangevuld :

« Binnen de maand die volgt op de inwerkingtreding van het onderhavige bijvoegsel, zal de NMBS aan de Minister tot wiens bevoegdheid het spoorwegvervoer behoort, een volledig verslag voorleggen over de voltooiing van de verwezenlijking van het HST-project van grens tot grens; dit verslag zal betrekking hebben op de uitvoeringsplanning en op het budget voor de werken van het genoemd project ».

10. Een artikel 21*bis* met de volgende tekst wordt ingelast :

Artikel 21*bis*

« Op basis van haar document REVALOR zal de NMBS verscheidene gelijktijdige programma's uitvoeren met het oog op de herwaardering van alle stations en stopplaatsen van haar net, nl. :

— een vierjarenprogramma (2000-2003) om een maximum aan installaties voor onthaal van de reizigers te renoveren die geen bouwtoelating vergen; dit programma zal aan de Minister tot wiens bevoegdheid het spoorwegvervoer behoort, voorgelegd worden binnen de twee maanden die volgen op de inwerkingtreding van het onderhavige bijvoegsel;

— een tienjarenprogramma, in het raam van het nieuw tienjareninvesteringsplan (2001-2010), voor de installaties voor onthaal van de reizigers die bouwtoelatingen vergen;

— jaarprogramma's om de installaties in goede staat te houden;

— een programma met concrete maatregelen, zoals afbraak of renovatie van gebouwen, bijgebouwen, gebouwen buiten dienst en andere installaties, teneinde de veiligheid en het esthetisch uitzicht van de stations en hun omgeving te verbeteren;

— campagnes om deze acties te valoriseren bij haar klanten en het grote publiek.

De NMBS zal in het bijzonder de nadruk leggen op de netheid van de installaties voor onthaal van de reizigers en op het snel herstel van de schade die te wijten is aan vandalisme en aan het aanbrengen van graffiti.

De NMBS bouwt haar relaties met de bevoegde overheden uit om de oppuntstelling en de uitvoering van de projecten te bespoedigen, voor de ontwikkeling van partnerships op gemeenschappelijke projecten en voor het toezicht op deze installaties door de plaatselijke politie.

Ten slotte zal de NMBS tegen 31 december 2000 een inventaris opmaken van het onroerend patrimonium met architectonische of historische waarde, waarvan ze de onderhoudskosten moet dragen hoewel dit patrimonium niet meer nodig is voor de uitvoering van haar opdrachten van openbare dienst, met het oog op de opnemings ervan onder een speciale rubriek van het investeringsprogramma ».

11. Een artikel 22*bis* met de volgende tekst wordt ingelast :

Artikel 22*bis*

« De verschillende projecten die opgenomen zijn in het toekomstig tienjareninvesteringsplan 2001-2010, zullen aan de Minister tot wiens bevoegdheid het spoorwegvervoer behoort en aan het Bestuur van het Vervoer te Land voorgelegd worden vóór de goedkeuring van het genoemd plan door de Regering. In elk geval van ontwikkeling of uitbreiding van de infrastructuur en van aankoop van rollend materieel zullen het belang en het voordeel van de projecten duidelijk aangegeven worden in het licht van het in artikel 1 van het beheerscontract gedefinieerd mobiliteitsbeleid.

Après avis du Comité consultatif des usagers, cette maquette sera présentée à l'occasion de l'exposition qui se tiendra dans le cadre de la « Semaine de la mobilité » prévue à l'article 71*bis* du présent avenant.

L'étude devant aboutir à la rédaction d'un cahier spécial des charges ainsi que la réalisation de la maquette sont à la charge de la S.N.C.B.

Si la commande du futur matériel roulant RER n'était pas confiée à la S.N.C.B., l'Etat, représenté par le Ministre ayant le transport ferroviaire dans ses attributions, s'engage à racheter tous les documents constituant le cahier spécial des charges ainsi que la maquette pour un montant forfaitaire de 10 millions BEF; ce montant est payable dans le délai maximum de douze mois qui suit la décision de l'Etat.

Dans les deux mois qui suivent l'entrée en vigueur du présent avenant, la S.N.C.B. soumettra au Ministre ayant le transport ferroviaire dans ses attributions et à l'Administration du Transport terrestre un rapport d'avancement décrivant les actions engagées ».

9. L'article 21 est complété comme suit :

« Dans le mois qui suit l'entrée en vigueur du présent avenant, la S.N.C.B. présentera au Ministre ayant le transport ferroviaire dans ses attributions un rapport complet relatif à l'achèvement de la réalisation du projet TGV de frontière à frontière; ce rapport portera sur le planning d'exécution et sur le budget des travaux dudit projet ».

10. Un article 21*bis*, rédigé comme suit, est inséré :

Article 21*bis*

« Sur base de son document REVALOR, la S.N.C.B. mènera plusieurs programmes simultanés de revalorisation de l'ensemble des gares et points d'arrêt de son réseau, à savoir :

— un programme de 4 ans (2000-2003) visant à rénover un maximum d'installations d'accueil des voyageurs qui ne nécessitent pas d'autorisation de bâtir; ce programme sera présenté au Ministre ayant le transport ferroviaire dans ses attributions dans les deux mois qui suivent l'entrée en vigueur du présent avenant;

— un programme de 10 ans s'inscrivant dans le nouveau plan décennal d'investissement (2001-2010) pour les installations d'accueil des voyageurs nécessitant des autorisations de bâtir;

— des programmes annuels pour le maintien en état des installations;

— un programme concernant des mesures concrètes, telles que des démolitions ou des réhabilitations de bâtiments, annexes, bâtiments hors service et autres installations, visant à améliorer la sécurité et l'esthétique des gares et de leurs abords;

— des campagnes de valorisation de ces actions au niveau de sa clientèle et du grand public.

La S.N.C.B. mettra particulièrement l'accent sur la propreté des installations pour l'accueil des voyageurs et sur l'élimination rapide des dégâts dus au vandalisme et au tagage.

La S.N.C.B. développe ses relations avec les autorités compétentes pour accélérer la mise au point et l'exécution des projets, pour le développement de partenariats sur des projets communs et pour la surveillance par la police locale de ces installations.

Enfin, pour le 31 décembre 2000, la S.N.C.B. établira un inventaire du patrimoine immobilier ayant une valeur architecturale ou historique dont elle doit assumer les charges d'entretien, bien que ce patrimoine ne soit plus nécessaire à l'exécution de ses tâches de service public en vue de leur intégration dans une rubrique spéciale du programme d'investissements ».

11. Un article 22*bis*, rédigé comme suit, est inséré :

Article 22*bis*

« Les différents projets composant le futur plan décennal d'investissement 2001-2010 seront présentés au Ministre ayant le transport ferroviaire dans ses attributions et à l'Administration du Transport terrestre, avant l'approbation dudit plan par le Gouvernement. Dans chaque cas de développement ou d'extension de l'infrastructure et d'acquisition de matériel roulant, l'importance et l'intérêt des projets seront mis en évidence au regard de la politique de mobilité définie à l'article 1^{er} du contrat de gestion.

Daartoe zullen onder meer de volgende criteria gehanteerd worden :

- formulering van de nagestreefde doelstellingen;
- verwachte voordelen voor de klanten (comfort, kwaliteit, rittijd,... van de verschillende trafieken);
- impact op de regelmaat van het verkeer;
- beheersimperatieven;
- tegemoetkoming aan de huidige beperkingen (capaciteit van de infrastructuur en beschikbaarheid van het rollend materieel);
- verhoging van de capaciteit, de snelheid en de frequentie van de bedieningen;
- verbetering van de veiligheid en de betrouwbaarheid;
- bescherming van het milieu;
- bijdrage tot de uitvoering van het Europees vervoerbeleid, met onder meer de wegwerking van de bottlenecks.

Voor elk van de projecten zal er een omstandige fiche worden opgemaakt en bij het ontwerp van plan worden gevoegd ».

12. Artikel 28 wordt vervangen door de volgende bepaling :

Artikel 28

« Als infrastructuurbeheerder in de zin van het koninklijk besluit van 5 februari 1997 tot uitvoering van richtlijn 91/440/EEG van 29 juli 1991 betreffende de ontwikkeling van de spoorwegen in de Gemeenschap, neemt de NMBS, onder haar verantwoordelijkheid, de opdrachten van openbare dienst op zich in verband met het onderhoud, het beheer en de exploitatie van de infrastructuur. Op die manier verzekert ze zich ervan dat het hele net dat open staat voor een normale exploitatie, beantwoordt aan een adequaat veiligheidsniveau.

De beslissingen van de NMBS terzake doen geen afbreuk aan de controle- en interventiebevoegdheid van de Minister tot wiens bevoegdheid het spoorwegvervoer behoort of van zijn/haar afgevaardigde op het gebied van de veiligheid, krachtens artikel 2 van het koninklijk besluit van 5 februari 1997 tot uitvoering van de voornoemde richtlijn 91/440/EEG.

De infrastructuur van de buiten dienst gestelde lijnen die niet opgebroken zijn maar door derden voor toeristische doeleinden worden gebruikt om er spoorwegvoertuigen te doen rijden (museumlijnen), maakt geen deel uit van de opdracht van openbare dienst met betrekking tot de verwerving, de aanleg, het onderhoud, het beheer en de exploitatie van de infrastructuur ».

13. Een artikel 30*bis* met de volgende tekst wordt ingelast :

Artikel 30*bis*

« Ten bewarende titel en tot de vervaldag van het onderhavige beheerscontract verbindt de NMBS zich ertoe geen buiten dienst gestelde spoorlijnen meer op te breken, ongeacht de reden voor de buitendienststelling, en dit onverminderd de verantwoordelijkheid en de veiligheidsverplichtingen die voortvloeien uit haar hoedanigheid van eigenaar.

De Staat, vertegenwoordigd door de Minister tot wiens bevoegdheid het spoorwegvervoer behoort, en de NMBS verbinden zich ertoe om met betrekking tot die lijnen een definitieve oplossing te vinden in het raam van de sluiting van het derde beheerscontract ».

14. Een artikel 33*bis* met de volgende tekst wordt ingelast :

Artikel 33*bis*

« In 2000 waarborgt de Staat aan de NMBS de storting van een financiële bijdrage van 263,5 miljoen BEF om het kosteloos vervoer en de tariefverminderingen te dekken waarvan sprake in punten 2 tot 4 van bijlage 11*bis* bij het onderhavige bijvoegsel.

In 2001 zal deze bijdrage 519 miljoen BEF bedragen.

De betalingsmodaliteiten van deze bijdrage zijn gepreciseerd in artikel 50, 2° van het onderhavige bijvoegsel.

De Staat, vertegenwoordigd door de Minister tot wiens bevoegdheid het spoorwegvervoer behoort, en de NMBS komen overeen dat de categorieën van kosteloos vervoer en van tariefverminderingen, waarvan sprake in bijlage 11*bis*, in gemeen overleg zullen kunnen aangepast worden in functie van de lering die getrokken wordt uit de eerste maanden van toepassing ervan. Tegen 15 oktober 2000 zal de NMBS daartoe een evaluatieverslag opmaken, dat ze zal overmaken aan de Minister tot wiens bevoegdheid het spoorwegvervoer behoort en aan het Bestuur van het Vervoer te Land ».

Les critères suivants seront, notamment, utilisés à cette fin :

- formulation des objectifs poursuivis;
- avantages attendus pour la clientèle (confort, qualité, temps de parcours, ... des différents trafics);
- impact sur la régularité des circulations;
- impératifs de gestion;
- rencontre des contraintes actuelles (capacité de l'infrastructure et disponibilité du matériel roulant);
- accroissement des capacités, de la vitesse et de la fréquence des dessertes;
- amélioration de la sécurité et de la fiabilité;
- protection de l'environnement;
- contribution à la mise en uvre de la politique européenne des transports, notamment l'élimination des goulets d'étranglements.

Pour chacun des projets, une fiche circonstanciée sera établie et jointe au projet de plan ».

12. L'article 28 est remplacé par la disposition suivante :

Article 28

« En sa qualité de gestionnaire de l'infrastructure au sens de l'arrêté royal du 5 février 1997 exécutant la directive 91/440/CEE relative au développement de chemins de fer communautaires du 29 juillet 1991, la S.N.C.B. assume, sous sa responsabilité, les tâches de service public concernant l'entretien, la gestion et l'exploitation de l'infrastructure. Elle s'assure de cette manière que l'ensemble du réseau ouvert à une exploitation normale, répond à un niveau de sécurité adéquat.

Les décisions prises par la S.N.C.B. en cette matière ne portent pas préjudice au pouvoir de contrôle et d'intervention du Ministre ayant le transport ferroviaire dans ses attributions ou de son délégué dans le domaine de la sécurité, en vertu de l'article 2 de l'arrêté royal du 5 février 1997 exécutant la directive 91/440/CEE précitée.

L'infrastructure des lignes désaffectées et non démantelées mais utilisées par des tiers à des fins touristiques pour y faire circuler des véhicules ferroviaires (lignes-musées) ne fait pas partie de la mission de service public relative à l'acquisition, la construction, l'entretien, la gestion et l'exploitation de l'infrastructure ».

13. Un article 30*bis*, rédigé comme suit, est inséré :

Article 30*bis*

« A titre conservatoire et jusqu'à l'échéance du présent contrat de gestion, la S.N.C.B. s'engage à ne plus démonter de lignes ferroviaires désaffectées, quelle que soit la raison de la désaffectation, sans préjudice de la responsabilité et des obligations de sécurité qui résultent de sa qualité de propriétaire.

L'Etat, représenté par le Ministre ayant le transport ferroviaire dans ses attributions, et la S.N.C.B. s'engagent à trouver une solution définitive quant à ces lignes dans le cadre de la conclusion du troisième contrat de gestion ».

14. Un article 33*bis*, rédigé comme suit, est inséré :

Article 33*bis*

« En 2000, l'Etat garantit à la S.N.C.B. le versement d'une contribution financière de 263,5 millions BEF visant à couvrir les gratuités et réductions tarifaires reprises aux points 2 à 4 de l'annexe 11*bis* du présent avenant.

En 2001, cette contribution s'élèvera à 519 millions BEF.

Les modalités de paiement de la présente contribution sont précisées à l'article 50, 2° du présent avenant.

L'Etat, représenté par le Ministre ayant le transport ferroviaire dans ses attributions, et la S.N.C.B. conviennent que les catégories de gratuités et de réductions tarifaires contenues dans l'annexe 11*bis* pourront être ajustées de commun accord en fonction des enseignements tirés à l'issue des premiers mois de leur application. Pour le 15 octobre 2000, la S.N.C.B. établira, à cette fin, un rapport d'évaluation qu'elle transmettra au Ministre ayant le transport ferroviaire dans ses attributions et à l'Administration du Transport terrestre ».

15. Artikel 36 wordt als volgt aangevuld :

« In gemeen overleg tussen de Staat, vertegenwoordigd door de Minister tot wiens bevoegdheid het spoorwegvervoer behoort, en de NMBS zal deze bijdrage in 2000 en 2001 vermeerderd worden met een overeen te komen bedrag in functie van de verbeteringen van de dienstverlening ».

16. Artikel 39 wordt vervangen door de volgende bepaling :

Artikel 39

« De bijdrage van 823 miljoen NLG, door Nederland toegekend aan de Belgische Staat in uitvoering van het Verdrag van 21 december 1996 tussen de koninkrijken België en Nederland, omgerekend in BEF en vermeerderd met de interesten, zal door de Belgische Staat aan de NMBS worden doorgestort naar rata van drie gelijke jaarlijkse betalingen van 6 183,2 miljoen BEF, die uiterlijk op 30 juni van de jaren 1999, 2000 en 2001 moeten gebeuren in de vorm van een renteloze lening. De vordering van de Staat zal vanaf de indienststelling van de hogesnelheidslijn opgenomen worden bij het kapitaal van de NMBS, desgevallend verminderd met de bedragen die de NMBS zou verschuldigd zijn krachtens artikel 4 van het koninklijk besluit van 28 mei 1999 tot uitvoering van artikel 15 van de wet van 17 maart 1997 betreffende de financiering van het HST-project.

Deze lening zal door de NMBS integraal en exclusief besteed worden aan de aanleg van de hogesnelheidslijn tussen Antwerpen (Dam) en de Belgisch-Nederlandse grens, volgens de modaliteiten die vermeld zijn in het K.B. van 28 mei 1999 tot uitvoering van artikel 15 van de wet van 17 maart 1997 betreffende de financiering van het HST-project ».

17. Artikel 40 wordt als volgt aangevuld :

« Bij afwijking op het 2de lid hierboven wordt de jaarlijkse financiële bijdrage van 24 miljard BEF (franken 1996) verminderd met een bedrag dat overeenstemt met de terugbetaling van de personeelskosten waarvan sprake in artikel 71.

Bij afwijking op hetzelfde 2de lid wordt de jaarlijkse financiële bijdrage van 24 miljard BEF (franken 1996) verminderd met een bedrag van 134,2 miljoen BEF (franken 1999) in 1999 en 219,3 miljoen BEF (franken 1996) vanaf het jaar 2000, bedrag dat overeenstemt met de overheveling van de Spoorwegpolitie van de NMBS naar de Rijkswacht op 1 juni 1999, zoals beslist door de Ministerraad van 17 februari 1998 ».

18. Artikel 45 wordt vervangen door de volgende bepaling :

Artikel 45

« De financiële verplichtingen van de Staat die voortvloeien uit de op 21 december 1989 uitgevoerde « Sale and Lease Back »-verrichting voor een bedrag van 1 miljard BEF, worden gedekt door een jaarlijkse financiële bijdrage die door de Staat aan de NMBS gestort wordt. Deze financiële bijdrage is gelijk aan 116 886 266 BEF voor het jaar 1997 en 101 855 211 BEF voor het jaar 1998 en volgende tot in 2005, einde van de verrichting ».

19. Een artikel 49bis met de volgende tekst wordt ingelast :

Artikel 49bis

« Een werkgroep waarin vertegenwoordigers van de Minister tot wiens bevoegdheid het spoorwegvervoer behoort, van het Bestuur van het Vervoer te Land en van de NMBS zetelen, zal opgericht worden om de invoering te bestuderen van een mechanisme om, teneinde de NMBS ertoe aan te zetten enerzijds haar prestaties aan de klanten en anderzijds het aantal van haar klanten te optimaliseren, de NMBS financieel te betrekken bij haar verwezenlijkingen op die twee vlakken. Het te bestuderen mechanisme zal betrekking hebben op de financiële bijdragen van de Staat waarvan sprake in artikelen 33, 37 en 40 van het onderhavige beheerscontract.

De studie zal uitgevoerd worden in nauwe coördinatie met de werkzaamheden betreffende de globale studie om de klanten te vergoeden in geval van gebrekkige dienstverlening, waarvan sprake in artikel 56.

De werkgroep wordt ermee belast aan de Minister en aan het Directiecomité van de NMBS een verslag voor te leggen tegen 30 juni 2000 ».

15. L'article 36 est complété comme suit :

« De commun accord entre l'Etat, représenté par le Ministre ayant le transport ferroviaire dans ses attributions, et la S.N.C.B., cette contribution sera majorée en 2000 et 2001 d'un montant à convenir en fonction des améliorations du service offert ».

16. L'article 39 est remplacé par la disposition suivante :

Article 39

« La contribution de 823 millions des NLG octroyée par les Pays-Bas à l'Etat belge en exécution du Traité conclu le 21 décembre 1996 entre les Royaumes de Belgique et des Pays-Bas, convertie en BEF et majorée des intérêts, sera rétrocédée par l'Etat belge à la S.N.C.B., à raison de trois paiements annuels identiques de 6.183,2 millions BEF à effectuer au plus tard les 30 juin des années 1999, 2000 et 2001 sous la forme d'un prêt sans intérêts. La créance de l'Etat sera assimilée au capital de la S.N.C.B., dès la mise en service de la ligne à grande vitesse, sous déduction, le cas échéant, des montants dont la S.N.C.B. serait redevable en vertu de l'article 4 de l'arrêté royal du 28 mai 1999 portant exécution de l'article 15 de la loi du 17 mars 1997 relative au financement du projet TGV.

Ce prêt sera intégralement et exclusivement affecté par la S.N.C.B. à la construction de la ligne à grande vitesse entre Anvers (Dam) et la frontière belgo-néerlandaise, suivant les modalités prévues à l'A.R. du 28 mai 1999 portant exécution de l'article 15 de la loi du 17 mars 1997 relative au financement du projet TGV ».

17. L'article 40 est complété comme suit :

« En dérogation au 2ème alinéa ci-dessus, la contribution financière annuelle de 24 milliards BEF (francs 1996) est diminuée d'un montant correspondant au remboursement des charges du personnel visé à l'article 71.

En dérogation au même 2ème alinéa, la contribution financière annuelle de 24 milliards BEF (francs 1996) est diminuée d'un montant de 134,2 millions BEF (francs 1999) en 1999 et de 219,3 millions BEF (francs 1996) à partir de l'année 2000, correspondant au transfert de la Police des chemins de fer de la S.N.C.B. vers la Gendarmerie au 1^{er} juin 1999, comme décidé par le Conseil des Ministres du 17 février 1998 ».

18. L'article 45 est remplacé par la disposition suivante :

Article 45

« Les obligations financières de l'Etat résultant de l'opération de « Sale and Lease Back » réalisée le 21 décembre 1989 pour un montant de 1 milliard BEF sont couvertes par une contribution financière annuelle versée par l'Etat à la S.N.C.B. Cette contribution financière est égale à 116.886.266 BEF pour l'année 1997 et à 101.855.211 BEF pour l'année 1998 et les suivantes jusqu'en 2005, fin de l'opération ».

19. Un article 49bis, rédigé comme suit, est inséré :

Article 49bis

« Un groupe de travail, réunissant des représentants du Ministre ayant le transport ferroviaire dans ses attributions, de l'Administration du Transport terrestre et de la S.N.C.B. sera créé pour étudier la mise en place d'un mécanisme d'intéressement de la S.N.C.B. visant à inciter à optimiser, d'une part, ses prestations à la clientèle et, d'autre part, le volume de sa clientèle. Le mécanisme à étudier portera sur les contributions financières de l'Etat prévues aux articles 33, 37 et 40 du présent contrat de gestion.

L'étude sera menée en coordination étroite avec les travaux relatifs à l'étude globale d'indemnisation des clients en cas de service défaillant, prévue à l'article 56.

Le groupe de travail est chargé de présenter au Ministre et au Comité de Direction de la S.N.C.B. un rapport pour le 30 juin 2000 ».

20. Artikel 50 wordt vervangen door de volgende bepaling :

Artikel 50

« 1° Vanaf het jaar 2000 worden de jaarlijkse financiële bijdragen en compensaties van de Staat aan de NMBS, vermeld in artikelen 33, 37, 40 en 43, gestort met maandelijkse provisies gelijk aan één twaalfde van het jaarlijks bedrag.

De schijven van januari tot april van elk jaar worden uiterlijk op de 25ste van elke maand betaald. De schijven voor mei, juni, juli en augustus van elk jaar worden in één keer betaald, uiterlijk op 8 mei van hetzelfde jaar. De schijven voor september, oktober, november en december van elk jaar worden in één keer betaald vóór de 10de werkdag van januari van het volgende jaar.

De op 8 mei vastgestelde stortingsdatum kan vervroegd worden om rekening te houden met de stijging van de rentevoet EURIBOR 4 maanden. Deze datum wordt met acht kalenderdagen vervroegd per positief verschil van 0,5 % tussen de in september en in mei van het vorige jaar waargenomen rentevoeten.

Deze betalingsmodaliteiten worden nageleefd, onverminderd de bepalingen van artikel 51 en de wettelijke en reglementaire bepalingen betreffende de Rijksbegroting en de algemene procedure voor de vrijmaking van de begrotingskredieten.

2° De bijdragen vermeld in artikel 33*bis* en artikel 36 van het onderhavige bijvoegsel, worden voor de helft gestort vóór de 10e werkdag van juli en voor de helft vóór de 10de werkdag van januari van het volgende jaar.

3° De storting die dient om de financiering van de in artikel 42 bedoelde projecten te dekken, wordt uitgevoerd op basis van rechtvaardigende stukken, verstrekt door de NMBS.

4° De stortingen van financiële compensaties met betrekking tot de tenlasteneming van de kosten van de alternatieve financiële verrichtingen vermeld in artikelen 45, 46 en 47, worden uitgevoerd na overlegging van de door de NMBS verstrekte rechtvaardigende stukken en rekening houdend met de betalingsmodaliteiten vermeld in bijlage 14.

De storting van de in artikel 44 vermelde financiële compensatie wordt uitgevoerd tegen 30 april van elk jaar, onverminderd de wettelijke en reglementaire bepalingen betreffende de Rijksbegroting en de algemene procedure voor de vrijmaking van de begrotingskredieten.

5° De in artikel 71 van het onderhavige beheerscontract vermelde storting, die bestemd is om personeelskosten te dekken, wordt uitgevoerd op basis van de voorlegging van een jaarlijks rechtvaardigend stuk door de NMBS. Het bedrag wordt gestort in de loop van het eerste trimester van het jaar dat volgt op het jaar waarin de prestaties vervuld werden.

6° De in artikel 78 vermelde terugbetaling zal maandelijks uitgevoerd worden op basis van een door de NMBS overgemaakte staat van de aangane uitgaven ».

21. Artikel 51 wordt vervangen door de volgende bepaling :

Artikel 51

« Vanaf het jaar 2000 is de storting van de twaalfde maandelijkse schijf van elke in artikelen 33, 37, 40 en 43 bedoelde bijdrage en compensatie, aan de naleving van de volgende bepalingen onderworpen :

— de storting van drie vierden van de twaalfde maandelijkse schijf is automatisch;

— de storting van het vierde kwart van de twaalfde maandelijkse schijf van deze bijdragen en compensaties zal gebeuren binnen de zestig dagen nadat de Algemene Vergadering der Aandeelhouders van de NMBS de rekeningen heeft goedgekeurd ».

22. Artikel 53, 1°, wordt vervangen door de volgende bepaling :

« De verhoging van de prijzen vóór afronding van alle vervoerbewijzen samen die vermeld zijn in punt 2°, uitgedrukt in een gemiddelde dat gewogen is volgens het volume van de verschillende vervoerbewijzen die werden uitgegeven gedurende het kalenderjaar dat voorafgaat aan de datum waarop de tarieven worden goedgekeurd, mag ten hoogste oplopen tot de stijging van de gezondheidsindex. De gezondheidsindex is die van de maand juni die voorafgaat aan de tariefverhoging.

Indien de regelmaat van de reizigerstreinen, zoals bepaald in artikel 59, hoger is dan 90 %, mag het aldus bekomen indexeringspercentage evenwel verhoogd worden naar rata van de overschrijding van de drempel, en dit in de mate dat het effectief globaal aanbod van de NMBS, uitgedrukt in trein-kilometers, minstens van dezelfde orde blijft als het thans bestaand aanbod.

20. L'article 50 est remplacé par la disposition suivante :

Article 50

« 1° A partir de l'année 2000, les versements par l'Etat à la S.N.C.B. des contributions et compensations financières annuelles prévues aux articles 33, 37, 40 et 43 sont effectués par provisions mensuelles égales au douzième du montant annuel.

Les tranches de janvier à avril de chaque année sont versées au plus tard le 25 de chaque mois. Les tranches relatives à mai, juin, juillet et août de chaque année font l'objet d'un seul paiement au plus tard le 8 mai de la même année. Les tranches relatives à septembre, octobre, novembre et décembre de chaque année font l'objet d'un seul paiement avant le 10ème jour ouvrable de janvier de l'année suivante.

La date du versement, prévue le 8 mai, peut être anticipée en vue de tenir compte de la croissance du taux EURIBOR 4 mois. Cette date est avancée de huit jours calendrier par écart positif de 0,5 % entre les taux observés en septembre et en mai de l'année précédente.

Ces modalités de paiement sont respectées sans préjudice de l'article 51 et des dispositions légales et réglementaires relatives au budget de l'Etat et à la procédure générale de libération des crédits budgétaires.

2° Les contributions prévues à l'article 33*bis* et à l'article 36 du présent avenant sont versées pour moitié avant le 10ème jour ouvrable de juillet et pour moitié avant le 10ème jour ouvrable de janvier de l'année suivante.

3° Le versement destiné à couvrir le financement des projets visés à l'article 42 est effectué sur la base de justificatifs produits par la S.N.C.B.

4° Les versements de compensations financières relatives à la prise en charge des coûts des opérations de financement alternatif visées aux articles 45, 46 et 47, sont effectués sur présentation des justificatifs fournis par la S.N.C.B. en tenant compte des modalités de paiement prévues à l'annexe 14.

Le versement de la compensation financière prévue à l'article 44 est effectué pour le 30 avril de chaque année, sans préjudice des dispositions légales et réglementaires relatives au budget de l'Etat et à la procédure générale de libération des crédits budgétaires.

5° Le versement visé à l'article 71 du présent contrat de gestion, destiné à couvrir des frais de personnel, est effectué sur base de la production d'un justificatif annuel par la S.N.C.B. Le montant est versé au cours du premier trimestre de l'année suivant celle au cours de laquelle les prestations ont été accomplies.

6° Le remboursement visé à l'article 78 s'effectuera mensuellement sur base d'un relevé des dépenses encourues transmis par la S.N.C.B. ».

21. L'article 51 est remplacé par la disposition suivante :

Article 51

« A partir de l'année 2000, le versement de la douzième tranche mensuelle de chaque contribution et compensation visée aux articles 33, 37, 40 et 43 est soumis au respect des dispositions suivantes :

— le versement des trois quarts de la douzième tranche mensuelle est automatique;

— le versement du quatrième quart de la douzième tranche mensuelle de ces dernières contributions et compensations interviendra dans les soixante jours à dater de l'approbation des comptes par l'Assemblée générale des Actionnaires de la S.N.C.B. ».

22. L'article 53, 1°, est remplacé par la disposition suivante :

« La majoration des prix avant arrondissement de l'ensemble des titres de transport repris dans le point 2°, exprimée en moyenne pondérée selon le volume des différents titres émis au cours de l'année civile précédant la date d'approbation des tarifs, ne peut varier, au maximum, qu'à concurrence de l'accroissement de l'indice-santé. L'indice-santé est celui du mois de juin précédant l'augmentation tarifaire.

Si la régularité des trains de voyageurs, telle que définie à l'article 59, est supérieure à 90 %, le pourcentage d'indexation ainsi obtenu peut, toutefois, être augmenté au prorata du dépassement du seuil, ceci dans la mesure où l'offre globale effective de la S.N.C.B., exprimée en trains-kilomètres, reste au moins similaire à celle actuellement mise en uvre.

De toe te passen formule, die het bijkomend percentage geeft, is de volgende :

$$3 \times \frac{\text{effectieve regelmaat} - 90 \%}{10 \%}$$

De effectieve regelmaatsindex is het gemiddelde van de twaalf maandelijkse indexen van de periode die eindigt in juni van het jaar dat aan de tariefverhoging voorafgaat.

De vertragingen te wijten aan gevallen van overmacht, aan de uitvoering van grote investeringsprojecten of aan langdurige snelheidsbeperkingen die te maken hebben met veiligheidsredenen, worden in de te maken berekening geneutraliseerd.

In geval van wijziging van de BTW-voet op de vervoerbewijzen mag de NMBS de prijzen hiervan aanpassen om de impact door te rekenen in de door de reizigers betaalde prijzen. De prijsstijging of -daling die het resultaat is van een wijziging van de BTW-voet, dient niet in aanmerking genomen voor de vergelijking van de verhoging van de tarieven met het maximum-indexeringspercentage ervan ».

23. Een artikel 55*bis* met de volgende tekst wordt ingelast :

Artikel 55*bis*

« Overeenkomstig het akkoord dat tussen de drie Gewesten en de federale Staat werd bereikt op de Interministeriële Conferentie van Mobiliteit, Infrastructuur en Telecommunicatie van 30 november 1999, met het oog op de geleidelijke doorvoering van een tariefintegratie in en rond Brussel, neemt de NMBS deel aan de technische werkgroep die er mee belast is de principes voor deze tariefintegratie in en rond Brussel voor te leggen.

Deze principes bepalen dat, voor de vervoerbewijzen waarop de tariefintegratie betrekking heeft, de NMBS ertoe gehouden is haar prijzen vast te stellen na overleg met de gewestelijke vervoermaatschappijen en rekening houdend met de nieuwe tariefstructuur die eigen is aan de geïntegreerde vervoerbewijzen. De gemeenschappelijke vervoerbewijzen worden pas vastgelegd na formeel akkoord van de vier partners. De tariefverminderingssystemen die eigen zijn aan elke exploitant, maken er geen deel van uit, en met name die van de NMBS bedoeld in bijlagen 11, 11*bis*, 12 en 13 van het beheerscontract.

De NMBS zal deelnemen aan de verschillende fasen van tariefintegratie. Met het oog op harmonisering zal ze meewerken in het proces voor aankoop, vervanging of aanpassing van de nodige ontwaardings-toestellen, zowel op het vlak van de apparatuur als op dat van de programmatuur ».

24. Artikel 56 wordt als volgt aangevuld :

« Binnen de zes maanden die volgen op de inwerkingtreding van het onderhavige bijvoegsel, zal de NMBS aan de Minister tot wiens bevoegdheid het spoorwegvervoer behoort, een verslag voorleggen waarin worden gepreciseerd :

— het begrip « niet uitgevoerde dienst of dienst die ernstige gebreken vertoonde »;

— de mogelijkheden en de manier om de klanten te vergoeden in geval van « niet uitgevoerde dienst of dienst die ernstige gebreken vertoonde ».

Een apart hoofdstuk van dat verslag zal gewijd zijn aan de kwestie van de treinvertragingen, waarbij in het bijzonder aandacht dient besteed aan het probleem van het laatste vertrek van de dag.

In het raam van de evaluatie van de kwestie van de treinvertragingen, zal de NMBS rekening houden met de besluiten en voorstellen van het eindverslag van 30 september 1999 van de studie over de verbetering van het statistisch apparaat betreffende de regelmaat van de binnenlandse reizigerstreinen van de gewone dienst, evenals met de praktijken die toegepast worden bij andere vervoermaatschappijen (ook in het buitenland) en in andere activiteitssectoren.

Dit verslag zal gelijktijdig voor advies worden voorgelegd aan de Ombudsdienst van de NMBS en aan het Raadgevend Comité van de Gebruikers bij de NMBS. Hun opmerkingen zullen binnen een termijn van één maand worden overgemaakt aan de Minister tot wiens bevoegdheid het spoorwegvervoer behoort.

Er zal op initiatief van de Minister tot wiens bevoegdheid het spoorwegvervoer behoort, een werkgroep opgericht worden; hij zal bestaan uit de vertegenwoordigers van de Minister en uit vertegenwoordigers van de NMBS en van het Bestuur van het Vervoer te Land. Hij zal een tweede verslag indienen, uiterlijk twee maanden na de genoemde adviezen ontvangen te hebben ».

La formule à appliquer, donnant le pourcentage supplémentaire, est la suivante :

$$3 \times \frac{\text{régularité effective} - 90 \%}{10 \%}$$

L'indice de régularité effective étant la moyenne des douze indices mensuels de la période se terminant en juin de l'année précédant l'augmentation tarifaire.

Les retards dus à des cas de force majeure, à l'exécution de grands projets d'investissements ou des ralentissements de longue durée liés à des raisons de sécurité sont neutralisés dans le calcul à établir.

En cas de modification du taux de TVA sur les titres de transport, la S.N.C.B. peut adapter les prix de ceux-ci afin de répercuter l'impact sur les prix payés par les voyageurs. La hausse ou la baisse de prix qui est le résultat d'une modification du taux de TVA n'est pas à prendre en compte pour la comparaison de la majoration des tarifs au pourcentage d'indexation maximum de ceux-ci ».

23. Un article 55*bis*, rédigé comme suit, est inséré :

Article 55*bis*

« Conformément à l'accord intervenu entre les trois Régions et l'Etat fédéral à la Conférence Interministérielle de la Mobilité, de l'Infrastructure et des Télécommunications du 30 novembre 1999, en vue de la mise en place progressive d'une intégration tarifaire dans et autour de Bruxelles, la S.N.C.B. participe au groupe de travail technique chargé de soumettre les principes de cette intégration tarifaire dans et autour de Bruxelles.

Ces principes prévoient que pour les titres de transport visés par l'intégration tarifaire, la S.N.C.B. est tenue de fixer ses prix après concertation avec les sociétés de transport régionales et en tenant compte de la structure tarifaire nouvelle propre aux titres de transport intégrés. Les titres de transport communs ne sont arrêtés qu'après accord formel des quatre partenaires. Ils n'intègrent pas les systèmes de réductions tarifaires propres à chaque exploitant, et notamment ceux de la S.N.C.B. visées aux annexes 11, 11*bis*, 12 et 13 du contrat de gestion.

La S.N.C.B. prendra part aux différentes phases d'intégration tarifaire. A des fins d'harmonisation, elle s'impliquera dans le processus d'achat, de remplacement ou d'adaptation des appareils d'oblitération nécessaires, tant sur le plan du matériel que sur celui du logiciel ».

24. L'article 56 est complété comme suit :

« Dans les six mois qui suivent l'entrée en vigueur du présent avenant, la S.N.C.B. présentera au Ministre ayant le transport ferroviaire dans ses attributions, un rapport qui précisera :

— la notion de « service non exécuté ou ayant subi de sérieuses défaillances »;

— les possibilités et la manière d'indemniser la clientèle en cas de « service non exécuté ou ayant subi de sérieuses défaillances ».

Un chapitre distinct de ce rapport sera consacré à la question du retard des trains, une attention particulière étant accordée au problème du dernier départ de la journée.

Dans le cadre de l'évaluation de la question du retard des trains, la S.N.C.B. tiendra compte des conclusions et propositions du rapport final de l'étude relative à l'amélioration de l'outil statistique concernant la régularité des trains de voyageurs intérieurs du service ordinaire du 30 septembre 1999 ainsi que des pratiques en application dans d'autres sociétés de transport (y compris à l'étranger) et dans d'autres secteurs d'activités.

Ce rapport sera simultanément soumis, pour avis, au Service de médiation de la S.N.C.B. et au Comité consultatif des usagers de la S.N.C.B. Leurs remarques seront transmises dans le délai d'un mois au Ministre ayant le transport ferroviaire dans ses attributions.

Un groupe de travail sera créé à l'initiative du Ministre ayant le transport ferroviaire dans ses attributions; il sera composé de ses représentants ainsi que de représentants de la S.N.C.B. et de l'Administration du Transport terrestre. Il déposera un deuxième rapport, au plus tard, deux mois après avoir reçu les avis précités ».

25. Artikel 57, 2° wordt als volgt aangevuld :

« De NMBS verbindt zich ertoe een plan uit te werken dat de bijkomende maatregelen bepaalt die dienen genomen om de klanten zo snel en zo goed mogelijk te informeren in geval van niet uitgevoerde dienst of dienst die ernstige gebreken vertoont, zoals zal gepreciseerd worden in de verslagen waarvan sprake in artikel 56 van het beheerscontract, aangevuld met het onderhavige bijvoegsel.

In geval van aanpassing van de dienstregeling van de treinen wegens werken, langdurige aanpassingen of incidenten, zal bij deze informatiestrategie rekening gehouden worden met de eventuele gevolgen voor de klanten op het vlak van de aansluitingen.

Daartoe zal de NMBS overleg plegen met de gewestelijke vervoermaatschappijen.

De NMBS zal de genomen maatregelen aan het betrokken personeel meedelen en ze integreren in de beroepsopleiding van dit personeel.

Dit plan zal aan de Minister tot wiens bevoegdheid het spoorwegvervoer behoort, voorgelegd worden binnen de vier maanden die volgen op de inwerkingtreding van het onderhavige bijvoegsel.

Bovendien zal de NMBS met de media samenwerken aan de projecten die ze ontwikkelen inzake informatie in real time over de mobiliteit, waarbij ze zich onder meer laten leiden door de informatie in verband met het wegverkeer ».

26. Een artikel 57bis met de volgende tekst wordt ingelast :

Artikel 57bis

« Binnen de vier maanden die volgen op de inwerkingtreding van het onderhavige bijvoegsel, zal de NMBS aan de Minister tot wiens bevoegdheid het spoorwegvervoer behoort, een verslag bezorgen waarin ze de eerste kwaliteitskenmerken en -normen zal definiëren ter staving van haar kwaliteitsstudie die ze heeft uitgevoerd op de relatie Oostende-Welkenraedt en ter staving van het « CEN »-norm-project.

Drie maanden later zal ze een actieplan indienen, vergezeld van een kalender; in dit plan zullen de termijnen worden gepreciseerd waarbinnen de NMBS aan dergelijke kwaliteitseisen zal kunnen voldoen. Er zal voorrang gegeven worden aan de zes lijnen vermeld in artikel 64bis van het onderhavige bijvoegsel ».

27. Artikel 64 wordt als volgt aangevuld :

« Overeenkomstig het besluit nr. 1821 dat door de Kamer van Volksvertegenwoordigers werd aangenomen op 18 januari 1999, verbindt de NMBS zich er in haar betrekkingen met het Raadgevend Comité van de Gebruikers toe :

— binnen de maand te antwoorden (behalve bij moeilijke materies) op alle door het Raadgevend Comité van de Gebruikers uitgebrachte adviezen;

— het genoemd Comité zo vlug mogelijk te informeren over de belangrijke aanpassingen die ze voornemens is aan te brengen aan het vervoerplan, onder meer de wijzigingen van cadansen, vertrekpunten, bestemmingen, reismogelijkheden, ... van de IC-, IR-, L- en P-diensten, evenals aan haar tarievgamma en aan de gebruiksvoorwaarden van de vervoerbewijzen.

28. Een artikel 64bis met de volgende tekst wordt ingelast :

Artikel 64bis

« Op zes relaties van het « L »-net zal de NMBS de toepassing bestuderen en aanvatten van een verbetering van de bediening volgens het concept « integrale kwaliteitszorg ».

Dit concept bestaat erin gelijktijdig een maximum aan verbeteringen aan te brengen aan alle aspecten met betrekking tot de klanten, overeenkomstig de bepalingen van artikelen 56, 57 en 58 : dienstregeling van de treinen (frequentie en amplitude van de dienst, afstemming op de verplaatsingsbehoeften), aansluitingen (met inbegrip van die met de diensten van de gewestelijke maatschappijen), kwaliteit van het rollend materieel, kwaliteit, comfort en veiligheid van de stations en stopplaatsen, onthaal van de klanten, met inbegrip van de mensen met beperkte mobiliteit en de fietsers, informatie en promotie, verkoop van vervoerbewijzen, ...

Bij het project zal uitgegaan worden van de CEN-normen inzake openbaar vervoer, waarvan sprake in artikel 57bis, alsook van de reeds gevolgde methodologie bij de op de relatie Oostende-Welkenraedt uitgevoerde kwaliteitsstudie.

Het is de bedoeling te komen tot concrete verwezenlijkingen, die direct door de gebruikers kunnen waargenomen worden. De verwezenlijkingen zullen rekening houden met de plaatselijke specificiteiten. Daartoe zal de NMBS, met de steun van de Staat, vertegenwoordigd door de Minister tot wiens bevoegdheid het spoorwegvervoer behoort, overleg plegen met de Gewesten, de gemeenten en de gewestelijke maatschappijen voor gemeenschappelijk vervoer.

25. L'article 57, 2°, est complété comme suit :

« La S.N.C.B. s'engage à élaborer un plan qui définit les mesures complémentaires à prendre afin d'informer, le plus rapidement et le mieux possible, la clientèle en cas de service non exécuté ou ayant subi de sérieuses défaillances tel qu'il sera précisé dans les rapports prévus à l'article 56 du contrat de gestion, complété par le présent avenant.

En cas d'adaptation de l'horaire des trains en raison de travaux, d'adaptations de longue durée ou d'incidents, cette stratégie d'information tiendra compte des conséquences éventuelles pour la clientèle en matière de correspondances.

A cette fin, la S.N.C.B. se concertera avec les sociétés régionales de transport.

La S.N.C.B. communiquera les mesures prises au personnel concerné et les intégrera dans leur formation professionnelle.

Ce plan sera soumis au Ministre ayant le transport ferroviaire dans ses attributions dans les quatre mois qui suivent l'entrée en vigueur du présent avenant.

En outre, la S.N.C.B. collaborera avec les médias aux projets qu'elles développent en matière d'information en temps réel sur la mobilité en s'inspirant, notamment, des informations concernant la circulation routière ».

26. Un article 57bis, rédigé comme suit, est inséré :

Article 57bis

« Dans les quatre mois qui suivent l'entrée en vigueur du présent avenant, la S.N.C.B. remettra au Ministre ayant le transport ferroviaire dans ses attributions un rapport dans lequel elle définira les premières caractéristiques et normes de qualité à l'appui de son étude de qualité qu'elle a réalisée sur la relation Ostende-Welkenraedt et à l'appui du projet de norme « CEN ».

Trois mois plus tard, elle déposera un plan d'actions, assorti d'un calendrier; ce plan précisera les délais dans lesquels la S.N.C.B. pourra satisfaire à de telles exigences de qualité. Une priorité sera accordée aux six lignes visées à l'article 64bis du présent avenant ».

27. L'article 64 est complété comme suit :

« Conformément à la résolution n° 1821 adoptée par la Chambre des Représentants le 18 janvier 1999, la S.N.C.B. s'engage dans ses relations avec le Comité consultatif des usagers :

— à répondre dans le mois (sauf matières difficiles) à tous les avis émis par le Comité consultatif des usagers;

— à informer ledit Comité, dans les meilleurs délais, au sujet des adaptations importantes qu'elle envisage d'apporter au plan de transport, notamment les modifications de cadences, d'origines, de destinations, d'itinéraires, ... des services IC, IR, L et P ainsi qu'à sa gamme de tarifs et aux conditions d'utilisation des titres de transport.

28. Un article 64bis, rédigé comme suit, est inséré :

Article 64bis

« Sur six relations du réseau « L », la S.N.C.B. étudiera et commencera la mise en application d'une amélioration de la desserte selon le concept de « qualité totale ».

Le concept consiste à apporter simultanément un maximum d'améliorations de tous les aspects concernant la clientèle, conformément aux dispositions des articles 56, 57 et 58 : horaire des trains (fréquence et amplitude de service, adéquation aux besoins de déplacement), correspondances (y compris avec les services des sociétés régionales), qualité du matériel roulant, qualité, confort et sécurité des gares et points d'arrêt, accueil de la clientèle, y compris les personnes à mobilité réduite et les cyclistes, information et promotion, vente de titres de transport, ...

Le projet s'inspirera des normes CEN en matière de transport public dont question à l'article 57bis, ainsi que de la méthodologie déjà utilisée dans l'étude de qualité menée sur la relation Ostende-Welkenraedt.

L'objectif est d'aboutir à des réalisations concrètes, directement perceptibles par les usagers. Les réalisations tiendront compte des spécificités locales. Dans ce but, la S.N.C.B. entreprendra, avec l'appui de l'Etat représenté par le Ministre ayant le transport ferroviaire dans ses attributions, une concertation avec les Régions, les communes, et les sociétés régionales de transport en commun.

Bovendien zal op de klanten van de betrokken lijnen een beroep gedaan worden om de verbeteringen van de dienstverlening te evalueren op basis van een in overleg met het Raadgevend Comité van de Gebruikers vastgelegde procedure.

De zes voorgestelde relaties zijn Mol-Hasselt, Gent-Eeklo, Antwerpen-Boom-Puurs, Luik-Jemelle, Charleroi-Couvin en Bertrix-Virton. Dit voorstel zal binnen een termijn van vijftien dagen na de inwerkingtreding van het onderhavige bijvoegsel voorgelegd worden aan het Raadgevend Comité van de Gebruikers, dat een advies zal uitbrengen binnen een termijn van één maand. De definitieve keuze zal in gemeen overleg tussen de NMBS en de Staat, vertegenwoordigd door de Minister tot wiens bevoegdheid het spoorwegvervoer behoort, gemaakt worden binnen een termijn van één maand na ontvangst van het advies van het genoemd Comité.

Binnen een termijn van vier maanden na de definitieve keuze zal de NMBS aan de Minister tot wiens bevoegdheid het spoorwegvervoer behoort, een actieplanning voorstellen; deze zal derwijze opgevat worden dat de eerste verwezenlijkingen worden opgenomen in één van de amenderingen aan het investeringsprogramma van het jaar 2000. De uitvoeringskalender zal rekening houden met de leveringsplanning van de nieuwe motorwagens (reeks 41). Ook zullen de geleidelijk aan te brengen verbeteringen het voorwerp zijn van kosten/efficiëntieverlagen en van keuzen, rekening houdend met het aantal verwachte klanten. Op twee van die lijnen zal een beduidend geheel van maatregelen verwezenlijkt worden vanaf mei 2001 ».

29. Een artikel 64^{ter} met de volgende tekst wordt ingelast :

Artikel 64^{ter}

« De NMBS zal bij de Minister tot wiens bevoegdheid het spoorwegvervoer behoort, via het Bestuur van het Vervoer te Land, uiterlijk vier maanden na de inwerkingtreding van het onderhavige bijvoegsel, een voorstel indienen betreffende de strategie voor communicatie met, benadering van en actief gehoor voor de klanten. Onder actief gehoor wordt de organisatie verstaan van procedures via dewelke de klanten enerzijds uitdrukking kunnen geven aan hun verwachtingen en zich anderzijds kunnen uitspreken over de door de NMBS voorgestelde kwalitatieve verbeteringen van de dienstverlening.

Deze strategie zal onder meer betrekking hebben op de verbetering van de internet-site, op een sensibilisering van het personeel voor de klanten en op een betere behandeling en opvolging van de door de reizigers geuite klachten; ze zal in het bijzonder van toepassing zijn bij de benadering inzake « integrale kwaliteitszorg », waarvan sprake in artikel 64^{bis} van het onderhavige bijvoegsel ».

30. Artikel 71, 3de lid wordt vervangen door de volgende bepaling :

« De tussen de Staat en de NMBS gesloten overeenkomst, getroffen ter uitvoering van de Belgische wetgeving en reglementen die de Europese richtlijnen en akten betreffende het spoorvervoer hebben omgezet, maakt integraal deel uit van het onderhavige beheerscontract.

De tenlasteneming door de Staat van de kosten van het betrokken personeel van de NMBS gebeurt overeenkomstig artikel 50, 5° van het onderhavige beheerscontract ».

31. Een artikel 71^{bis} met de volgende tekst wordt ingelast :

Artikel 71^{bis}

« De NMBS zal op proactieve wijze deelnemen aan de organisatie van de « Week van de mobiliteit » die eind september 2000 zal plaatshebben.

In dit kader zal ze een tentoonstelling organiseren die op 23 en 24 september 2000 in het station Brussel-Zuid zal plaatshebben en die onder meer het GEN als thema zal hebben. Om de doelstellingen van dit thema in het licht te stellen (bijdragen tot de oplossing van de mobiliteitsproblemen, bedieningsvoorstellen, inbreng van de andere betrokken openbare partners, nl. TEC, DE LIJN en de MIVB), zal ze op die tentoonstelling ook tonen :

- informatieborden;
- audiovisuele montages;

— de maquette op ware grootte van het toekomstig rollend GEN-materieel, waarvan sprake in artikel 19^{ter} van het onderhavige bijvoegsel.

Het concept van de tentoonstelling zal uiterlijk op 30 juni 2000 ter goedkeuring worden voorgelegd aan de Minister tot wiens bevoegdheid het spoorwegvervoer behoort.

De Staat, vertegenwoordigd door de Minister tot wiens bevoegdheid het spoorwegvervoer behoort, zal tegelijkertijd een tentoonstelling organiseren over de projecten voor de inrichting van de omgeving van het Zuidstation.

La clientèle des lignes concernées sera sollicitée, en outre, pour évaluer les améliorations du service, sur base d'une procédure déterminée en concertation avec le Comité consultatif des usagers.

Les six relations proposées sont Mol-Hasselt, Gand-Eeklo, Anvers-Boom-Puurs, Liège-Jemelle, Charleroi-Couvin et Bertrix-Virton. Cette proposition sera soumise, dans un délai de quinze jours qui suit l'entrée en vigueur du présent avenant, au Comité consultatif des usagers qui rendra un avis dans le délai d'un mois. Le choix définitif sera effectué de commun accord entre la S.N.C.B. et l'Etat représenté par le Ministre ayant le transport ferroviaire dans ses attributions, dans le délai d'un mois après réception de l'avis dudit Comité.

Dans un délai de quatre mois après le choix définitif, la S.N.C.B. proposera au Ministre ayant le transport ferroviaire dans ses attributions, un planning d'actions; celui-ci sera conçu de manière à inscrire les premières réalisations dans un des amendements au programme d'investissement de l'année 2000. Le calendrier de mise en uvre tiendra compte du planning de livraison des nouveaux autorails (série 41). De même, les améliorations à apporter progressivement feront l'objet de rapports coûts/efficacité et de choix, compte tenu du nombre de clients attendus. Sur deux de ces lignes, un ensemble significatif de mesures sera réalisé à partir de mai 2001 ».

29. Un article 64^{ter}, rédigé comme suit, est inséré :

Article 64^{ter}

« La S.N.C.B. déposera auprès du Ministre ayant le transport ferroviaire dans ses attributions, via l'Administration du Transport terrestre, au plus tard quatre mois après l'entrée en vigueur du présent avenant, une proposition concernant la stratégie de communication, d'approche et d'écoute active de la clientèle. Il est entendu par écoute active, l'organisation de procédures à l'intermédiaire desquelles la clientèle pourra, d'une part, exprimer ses attentes et, d'autre part, se prononcer sur les améliorations qualitatives de service proposées par la S.N.C.B.

Cette stratégie portera, notamment, sur l'amélioration du site internet, sur une sensibilisation du personnel à la clientèle et sur un meilleur traitement et suivi des plaintes formulées par les voyageurs; elle sera, en particulier, d'application dans la démarche de « qualité totale » prévue à l'article 64^{bis} du présent avenant ».

30. L'article 71, 3ème alinéa est remplacé par la disposition suivante :

« La convention prise dans le cadre de l'exécution de la législation et de la réglementation belges transposant les directives et actes européens relatifs au transport ferroviaire, conclue entre l'Etat et la S.N.C.B., fait partie intégrante du présent contrat de gestion.

La prise en charge par l'Etat du coût du personnel concerné de la S.N.C.B. est opérée conformément à l'article 50, 5° du présent contrat de gestion ».

31. Un article 71^{bis}, rédigé comme suit, est inséré :

Article 71^{bis}

« La S.N.C.B. s'associera, de façon proactive, à l'organisation de la « Semaine de la mobilité » qui aura lieu à la fin septembre 2000.

Dans ce cadre, elle organisera une exposition qui aura lieu les 23 et 24 septembre 2000 à la gare de Bruxelles-Midi et qui aura, notamment, pour thème le RER. Afin de mettre en valeur les objectifs de ce thème (contributions à la solution des problèmes de mobilité, propositions de desserte, apports des autres partenaires publics concernés que sont TEC, DE LIJN et STIB), elle y présentera également :

- des panneaux d'information;
- des montages audiovisuels;
- la maquette en grandeur nature du futur matériel roulant RER prévue à l'article 19^{ter} du présent avenant.

Le concept de l'exposition sera soumise pour approbation au Ministre ayant le transport ferroviaire dans ses attributions au plus tard le 30 juin 2000.

L'Etat, représenté par le Ministre ayant le transport ferroviaire dans ses attributions, organisera conjointement une exposition relative aux projets d'aménagement des abords de la gare du Midi.

De kosten met betrekking tot deze manifestatie zullen volgens later te bepalen modaliteiten door de verschillende betrokken partners gedragen worden ».

32. Artikel 74 wordt vervangen door de volgende bepaling :

Artikel 74

« Inzake milieu zal de NMBS, conform de gewestelijke wetgevingen en reglementeringen, de maatregelen nemen om haar hoedanigheid van weinig vervuילend en milieuvriendelijk vervoerder te vrijwaren.

Tijdens het jaar 2000 wordt de NMBS gans in het bijzonder verzocht om met de Gewesten te onderhandelen over overeenkomsten met betrekking tot milieumaterialen (geluid, trillingen, onderhoud van de taluds,...).

Tegen 1 oktober 2000 zal de NMBS aan de Staat, vertegenwoordigd door de Minister tot wiens bevoegdheid het spoorwegvervoer behoort, verslag uitbrengen over de met de Gewesten gelegde contacten en bekomen resultaten. Indien de mogelijkheid bestaat om een milieu-overeenkomst over een materie te sluiten met een Gewest, zal de NMBS snel finale onderhandelingen aanknopen.

Tegen 1 juni 2000 zal de NMBS aan de Staat, vertegenwoordigd door de Minister tot wiens bevoegdheid het spoorwegvervoer behoort, verstrekken :

— een evaluatieverslag over de uitvoering van het eerste actieplan met betrekking tot de periode 1996 tot 1999;

— de krachtlijnen van een nieuw plan dat betrekking zal hebben op de jaren 2000 tot 2003 ».

33. Een artikel 77 met de volgende tekst wordt ingelast :

Artikel 77

« 1° Er wordt tussen de Staat en de NMBS een werkgroep opgericht om de opvolging van het beheerscontract te evalueren.

Deze groep bestaat uit de Minister tot wiens bevoegdheid het spoorwegvervoer behoort, vertegenwoordigers van het Bestuur van het Vervoer te Land en leden van het Directiecomité van de NMBS. De groep komt elk jaar samen op het einde van de maanden april en oktober; de eerste vergadering is eind oktober 2000 vastgesteld.

Vijftien dagen vóór de voor elke vergadering vastgestelde datum zal de NMBS een werkdocument voorleggen betreffende de uitvoering van de verplichtingen die voor haar voortvloeien uit het beheerscontract.

2° Daarnaast is dezelfde werkgroep ermee belast om met betrekking tot dit contract een informatie-actie op punt te stellen, bestemd voor het personeel, de klanten en de gespecialiseerde vervoermiddelen. Daartoe zal hij zijn agenda derwijze organiseren dat de actie kan gepland worden tussen juli en december 2000.

De kosten van deze actie zijn ten laste van de NMBS ».

34. Een artikel 78 met de volgende tekst wordt ingelast :

Artikel 78

« Om voor rekening van de federale overheid bepaalde globale projecten, die door de Regering werden aangenomen overeenkomstig artikel 43 van de wet van 24 december 1999 ter bevordering van de werkgelegenheid, uit te voeren, neemt de NMBS jonge werknemers in dienst in een overeenkomst van startbaan, die bestaat in een arbeidscontract voor een voltijdse baan voor de duur van één jaar.

Voor de toepassing van dit artikel wordt verstaan onder « jonge werknemers », de jongeren bedoeld in artikel 21 van voornoemde wet, voorgesteld door de regionale arbeidsdiensten.

Het doel is 150 jonge werknemers per jaar aan te werven.

De Staat zal de NMBS voor alle door die aanwervingen veroorzaakte kosten vergoeden volgens de in artikel 50, 6° vastgestelde modaliteiten ».

35. Een bijlage 11bis met de volgende tekst wordt ingelast :

Bijlage 11bis

1. Federale ambtenaren.

De NMBS sluit met elk van de federale departementen of instellingen een overeenkomst volgens dewelke het aandeel in de prijs van de trajecttreinkaart dat ten laste van de federale ambtenaren blijft, lager zal zijn dan hetgeen ze nu ten laste nemen, terwijl het saldo ten laste genomen wordt door elk van de betrokken departementen of instellingen.

Deze maatregel zal van toepassing worden vanaf 1 juli 2000.

Les coûts afférents à cette manifestation seront supportés par les différents partenaires concernés selon des modalités à définir ultérieurement ».

32. L'article 74 est remplacé par la disposition suivante :

Article 74

« En matière d'environnement, la S.N.C.B. prendra, en conformité avec les législations et réglementations régionales, les mesures tendant à préserver sa qualité de transport peu polluant et respectueux de l'environnement.

Au cours de l'année 2000, la S.N.C.B. est, tout particulièrement, invitée à négocier avec les Régions des conventions concernant des matières environnementales (bruit, vibrations, entretien des talus,...).

Pour le 1^{er} octobre 2000, la S.N.C.B. fera rapport à l'Etat, représenté par le Ministre ayant le transport ferroviaire dans ses attributions, au sujet des contacts et des résultats obtenus avec les Régions. Si la possibilité existe de conclure une convention environnementale sur une matière avec une Région, la S.N.C.B. entamera rapidement une négociation finale.

Pour le 1^{er} juin 2000, la S.N.C.B. fournira à l'Etat, représenté par le Ministre ayant le transport ferroviaire dans ses attributions :

— un rapport d'évaluation relatif à l'exécution du premier plan d'actions portant sur la période 1996 à 1999;

— les lignes force d'un nouveau plan qui portera sur les années 2000 à 2003 ».

33. Un article 77, rédigé comme suit, est inséré :

Article 77

« 1° Un groupe de travail entre l'Etat et la S.N.C.B. est créé afin d'évaluer le suivi du contrat de gestion.

Ce groupe est composé du Ministre ayant le transport ferroviaire dans ses attributions, de représentants de l'Administration du Transport terrestre et de membres du Comité de Direction de la S.N.C.B. Il se réunira chaque année à la fin des mois d'avril et d'octobre; la première réunion est fixée à fin octobre 2000.

Quinze jours avant la date fixée pour chaque réunion, la S.N.C.B. présentera un document de travail relatif à l'exécution des obligations qui découlent pour elle du contrat de gestion.

2° Par ailleurs, le même groupe de travail est chargé de mettre au point une action d'information relative à ce contrat destinée au personnel, à la clientèle et aux milieux spécialisés des transports. A cette fin, il organisera son agenda de manière à ce que l'action puisse être planifiée entre juillet et décembre 2000.

Le coût de cette action est à charge de la S.N.C.B. ».

34. Un article 78, rédigé comme suit, est inséré :

Article 78

« Afin de mettre en uvre, pour le compte de l'Etat fédéral, certains projets globaux adoptés par le Gouvernement en application de l'article 43 de la loi du 24 décembre 1999 en vue de la promotion de l'emploi, la S.N.C.B. procède à l'engagement de jeunes travailleurs dans une convention de premier emploi consistant en un contrat de travail à temps plein d'une durée d'un an.

Pour l'application du présent article, on entend par "jeunes travailleurs", les jeunes visés à l'article 21 de la loi précitée, proposés par les services régionaux d'emploi.

L'objectif est de recruter 150 jeunes travailleurs par an.

L'Etat indemniserà la S.N.C.B. de l'ensemble des coûts encourus par ces recrutements suivant les modalités fixées à l'article 50, 6° ».

35. Une annexe 11bis, rédigée comme suit, est insérée :

Annexe 11bis

1. Fonctionnaires fédéraux.

La S.N.C.B. conclut un contrat avec chaque département ou organisme fédéral au terme duquel la part du prix de la carte train trajet restant à charge des fonctionnaires fédéraux sera inférieure à celle qu'ils supportent actuellement, le solde étant pris en charge par chaque département ou organisme concerné.

Cette mesure sera mise en application dès le 1^{er} juillet 2000.

2. Kosteloos vervoer voor kinderen van 6 tot minder dan 12 jaar.

Vanaf hun 6e verjaardag en tot de dag vóór hun 12e verjaardag zullen kinderen kosteloos vervoerd worden in 2e klasse, in de treinen van de binnenlandse dienst, voor ieder traject afgelegd tussen twee Belgische stations. Het kosteloos vervoer wordt evenwel maar toegekend voor maximum vier kinderen in het gezelschap van een reiziger van 12 jaar of ouder die in het bezit is van een geldig vervoerbewijs voor de binnenlandse dienst.

Deze kosteloosheid geldt slechts voor reizen die beginnen na 9 uur van maandag tot vrijdag (deze uurbepanking geldt niet op zaterdagen, zondagen en feestdagen) en enkel indien het kind dat de kosteloosheid wenst te genieten, een door het Gemeentebestuur afgeleverd identiteitsbewijs waarop zijn leeftijd bevestigd wordt, bij zich heeft.

Deze maatregel zal van toepassing worden vanaf 1 juli 2000.

3. Voordeeltarief voor senioren van 65 jaar en ouder.

Vanaf hun 65ste verjaardag kunnen senioren een heen/terug-biljet kopen tegen de forfaitaire prijs van 50 BEF per enkele rit. Dit tarief wordt toegekend voor de verplaatsingen tussen twee Belgische stations, in 2de klasse, met de treinen van de binnenlandse dienst, op voorwaarde dat de reis begint na 9 uur van maandag tot vrijdag (deze uurbepanking geldt niet op zaterdagen, zondagen en feestdagen).

Tijdens de verlengde weekends van Pasen (van zaterdag tot maandag), van Hemelvaartsdag (van donderdag tot zondag) en van Pinksteren (van zaterdag tot maandag) en op de zaterdagen, zondagen en feestdagen gelegen tussen 15 mei en 15 september, geldt dit forfaitair tarief niet.

Deze maatregel zal van toepassing worden vanaf 1 juli 2000.

4. Voordeeltarief voor de schooltreinkaarten voor jongeren van minder dan 18 jaar.

De prijs van de schooltreinkaarten voor jongeren van minder dan 18 jaar wordt op 45 % van de volledige prijs van de trajecttreinkaart gebracht.

Deze maatregel zal van toepassing worden vanaf 1 september 2000.

36. Bijlage 14, punt II.1, 5de streepje, wordt vervangen door de volgende bepaling :

« - Modaliteiten Staatsbijdrage.

Tot in 1997 draagt de Staat bij ten belope van een aflossingstabel opgemaakt voor een klassieke lening van 1 miljard, tegen de rentevoet van 8,95 % voor een duur van 16 jaar, d.i. een vaste annuïteit van 116 886 266 BEF.

Vanaf 1998 wordt deze annuïteit tot 101 855 211 BEF verlaagd om rekening te houden met een evenredige vermindering van de som van de door de NMBS verschuldigde vervallen bedragen ».

In naam van de BELGISCHE STAAT,
De Minister van Mobiliteit en Vervoer,
Mevr. I. DURANT

In naam van de N.M.B.S.,
De Voorzitter van de Raad van Bestuur,
M. DAMAR
De Gedelegeerd Bestuurder,
E. SCHOUPPE

2. Gratuité pour les enfants de 6 à moins de 12 ans.

A partir de leur 6ème anniversaire et jusqu'à la veille de leur 12ème anniversaire, les enfants sont transportés gratuitement en deuxième classe, dans les trains du service intérieur pour tout trajet effectué entre deux gares belges. La gratuité n'est, toutefois, accordée que pour un maximum de quatre enfants accompagnant un voyageur de 12 ans et plus muni d'un titre de transport valable du service intérieur.

Cette gratuité n'est d'application que pour les voyages débutant après 9 heures du lundi au vendredi (cette limitation horaire n'est pas d'application les samedis, dimanches et jours fériés) et uniquement si l'enfant qui désire en bénéficier est porteur d'une pièce d'identité, délivrée par l'Administration communale, qui atteste de son âge.

Cette mesure sera mise en application à partir du 1^{er} juillet 2000.

3. Tarif préférentiel pour les seniors de 65 ans et plus.

A partir de leur 65ème anniversaire, les seniors peuvent acquérir un billet aller-retour au tarif forfaitaire de 50 BEF par trajet simple. Ce tarif est accordé pour les déplacements effectués entre deux gares belges, en deuxième classe, avec les trains du service intérieur, à condition que le voyage débute après 9 heures du lundi au vendredi (cette limitation horaire n'est pas d'application les samedis, dimanches et jours fériés).

Durant les week-ends prolongés de Pâques (du samedi au lundi), de l'Ascension (du jeudi au dimanche) et de la Pentecôte (du samedi au lundi) ainsi que les samedis, dimanches et jours fériés compris entre le 15 mai et le 15 septembre, ce tarif forfaitaire n'est pas d'application.

Cette mesure sera mise en application à partir du 1^{er} juillet 2000.

4. Tarif préférentiel pour les cartes train scolaires pour les moins de 18 ans.

Le prix des cartes train scolaires pour les moins de 18 ans est porté à 45 % du prix complet de la carte train trajet.

Cette mesure sera mise en application à partir du 1^{er} septembre 2000.

36. L'annexe 14, point II.1, 5ème tiret est remplacé par la disposition suivante :

« - Mode d'intervention de l'Etat.

Jusqu'en 1997, l'Etat intervient à concurrence d'un tableau d'amortissement établi pour un emprunt classique de 1 milliard, au taux de 8,95 % pour une durée de 16 ans, soit une annuité constante de 116.886.266 BEF.

A partir de 1998, cette annuité est réduite à 101.855.211 BEF, pour tenir compte d'une diminution proportionnelle du montant des échéances dues par la S.N.C.B. ».

Au nom de l'ETAT BELGE,
La Ministre de la Mobilité et des Transports,
Mme I. DURANT

Au nom de la SNCB,
Le Président du Conseil d'Administration,
M. DAMAR
L'Administrateur délégué,
E. SCHOUPPE

N. 2000 — 1391

[2000/14140]

16 MEI 2000. — Ministerieel besluit tot wijziging van het ministerieel besluit van 23 juni 1998 tot uitvoering van het koninklijk besluit van 22 juni 1998 tot vaststelling van de personeelsformatie van het Ministerie van Verkeer en Infrastructuur

De Minister van Mobiliteit en Vervoer,

Gelet op het koninklijk besluit van 22 juni 1998 tot vaststelling van de personeelsformatie van het Ministerie van Verkeer en Infrastructuur, gewijzigd bij de koninklijke besluiten van 29 januari 1999, 19 april 1999 en 20 april 1999;

Gelet op het ministerieel besluit van 23 juni 1998 tot uitvoering van het koninklijk besluit van 22 juni 1998 tot vaststelling van de personeelsformatie van het Ministerie van Verkeer en Infrastructuur, gewijzigd bij de ministeriële besluiten van 20 april 1999 en 21 april 1999;

Gelet op het met redenen omkleed advies van het Hoog Overlegcomité van de Sector VI, « Verkeer en Infrastructuur », gegeven op 16 november 1999;

Gelet op het advies van de Inspectie van Financiën, gegeven op 16 juni 1999;

F. 2000 — 1391

[2000/14140]

16 MAI 2000. — Arrêté ministériel modifiant l'arrêté ministériel du 23 juin 1998 pris en exécution de l'arrêté royal du 22 juin 1998 fixant le cadre organique du Ministère des Communications et de l'Infrastructure

La Ministre de la Mobilité et des Transports,

Vu l'arrêté royal du 22 juin 1998 fixant le cadre organique du Ministère des Communications et de l'Infrastructure, modifié par les arrêtés royaux des 29 janvier 1999, 19 avril 1999 et 20 avril 1999;

Vu l'arrêté ministériel du 23 juin 1998 pris en exécution de l'arrêté royal du 22 juin 1998 fixant le cadre organique du Ministère des Communications et de l'Infrastructure, modifié par les arrêtés ministériels des 20 avril 1999 et 21 avril 1999;

Vu l'avis motivé du Comité supérieur de concertation du secteur VI, « Communications et Infrastructure », donné le 16 novembre 1999;

Vu l'avis de l'Inspection des Finances, donné le 16 juin 1999;