

## SERVICE PUBLIC FEDERAL MOBILITE ET TRANSPORTS

F. 2005 — 2079

[C — 2005/14120]

5 JUILLET 2005. — Arrêté royal portant approbation du contrat de gestion conclu entre l'Etat et la société anonyme de droit public Société nationale des Chemins de fer belges

ALBERT II, Roi des Belges,  
A tous, présents et à venir, Salut.

Vu la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques, notamment les articles 3 à 6;

Vu l'arrêté royal du 18 octobre 2004 portant certaines mesures de réorganisation de la Société nationale des Chemins de Fer belges;

Vu l'avis de l'Inspection des Finances, donné le 26 mai 2005;

Vu l'accord de Notre Ministre du Budget, donné à l'occasion de la délibération du Conseil des Ministres;

Vu l'avis de la Commission paritaire nationale, donné le 26 mai 2005;

Vu l'avis du Comité consultatif, donné le 26 mai 2005;

Sur la proposition de Notre Ministre des Entreprises publiques et de Nos Ministres qui en ont délibéré en Conseil,

Nous avons arrêté et arrêtons :

**Article 1<sup>er</sup>.** Le contrat de gestion conclu entre l'Etat et la société anonyme de droit public Société nationale des Chemins de Fer belges, qui est annexé au présent arrêté, est approuvé.

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

**Art. 3.** Notre Ministre du Budget et des Entreprises publiques est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Bruxelles, le 5 juillet 2005.

ALBERT

Par le Roi :

Le Ministre du Budget et des Entreprises publiques,  
J. VANDE LANOTTE

Annexe

**Contrat de gestion entre l'Etat  
et la société anonyme de droit public S.N.C.B.**

Le présent contrat de gestion est conclu dans le cadre des dispositions de l'article 3 de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques.

Il entre en vigueur au 1<sup>er</sup> janvier 2005 et vient à échéance le 31 décembre 2007.

Il précise les règles et conditions selon lesquelles la société anonyme de droit public S.N.C.B. exerce les missions de service public qui lui sont confiées par l'article 218 de la loi précitée.

Il fixe le montant des contributions financières et des compensations apportées par l'Etat pour l'exécution de ces missions de service public.

L'objectif du Gouvernement est d'augmenter le nombre de voyageurs en service intérieur de 25 % sur la période 2000-2006, et de tendre vers une augmentation de 25 % sur la période 2006-2012.

Dans ce contrat, il faut entendre par :

- « Ministre de la Mobilité » : le Ministre qui a la régulation du transport ferroviaire dans ses attributions;
- « Ministre des Entreprises publiques » : le Ministre qui a les entreprises publiques dans ses attributions;
- « DGTT » : la Direction générale Transport terrestre du Service public fédéral Mobilité et Transports.

## FEDERALE OVERHEIDSDIENST MOBILITEIT EN VERVOER

N. 2005 — 2079

[C — 2005/14120]

5 JULI 2005. — Koninklijk besluit houdende goedkeuring van het beheerscontract gesloten tussen de Staat en de naamloze vennootschap van publiek recht Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

ALBERT II, Koning der Belgen,  
Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen, Onze Groet.

Gelet op de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven, inzonderheid op artikel 3 tot 6;

Gelet op het koninklijk besluit van 18 oktober 2004 houdende sommige maatregelen voor de reorganisatie van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen;

Gelet op het advies van de Inspectie van Financiën gegeven op 26 mei 2005;

Gelet op de akkoordbevinding van Onze Minister van Begroting gegeven naar aanleiding van de beraadslaging op de Ministerraad;

Gelet op het advies van de Nationale paritaire Commissie gegeven op 26 mei 2005;

Gelet op het advies van het Raadgevend Comité gegeven op 26 mei 2005;

Op de voordracht van Onze Minister van Overheidsbedrijven en op het advies van Onze in Raad vergaderde Ministers,

Hebben Wij besloten en besluiten Wij :

**Artikel 1.** Het als bijlage bij dit besluit gevoegde beheerscontract gesloten tussen de Staat en de naamloze vennootschap van publiek recht Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen wordt goedgekeurd.

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

**Art. 3.** Onze Minister van Begroting en Overheidsbedrijven is belast met de uitvoering van dit besluit.

Gegeven te Brussel, 5 juli 2005.

ALBERT

Van Koningswege :

De Minister van Begroting en Overheidsbedrijven,  
J. VANDE LANOTTE

Bijlage

**Beheerscontract tussen de Staat  
en de naamloze vennootschap van publiek recht N.M.B.S.**

Dit beheerscontract wordt gesloten in het raam van de bepalingen van artikel 3 van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven.

Het wordt van kracht op 1 januari 2005 en neemt een einde op 31 december 2007.

Het preciseert de regels en voorwaarden volgens dewelke de naamloze vennootschap van publiek recht N.M.B.S.; de haar bij artikel 218 van de genoemde wet toevertrouwde opdrachten van openbare dienst uitvoert.

Het bepaalt het bedrag van de door de Staat verleende financiële bijdragen en compensaties voor de uitvoering van de taken van openbare dienst.

De doelstelling van de Regering is het verhogen van het aantal reizigers in binnenlandse dienst met 25 % over de periode 2000-2006, en te streven naar een verhoging met 25 % over de periode 2006-2012.

In dit contract wordt verstaan onder :

- « Minister van Mobiliteit » : de Minister die bevoegd is voor de regulering van het spoorvervoer;
- « Minister van Overheidsbedrijven » : de Minister die bevoegd is voor de Overheidsbedrijven;
- « DGVL » : het Directoraat-generaal Vervoer te Land van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer.

## I. Dispositions générales

Article 1<sup>er</sup>. Les trois sociétés anonymes de droit public que sont la S.N.C.B. Holding, Infrabel et la S.N.C.B. constituent ensemble un élément essentiel du système des transports belges. A ce titre, chacune de ces sociétés veille dans le cadre d'une politique de groupe cohérente, à ce que ses activités s'inscrivent dans le cadre de la politique de mobilité durable menée par le Gouvernement et contribuent à la satisfaction des besoins de déplacement.

La mission de base impartie aux trois sociétés est double : d'une part, promouvoir le transport ferroviaire sur le réseau belge, offrant ainsi une alternative aux modes de transport moins respectueux de l'environnement et, d'autre part, garantir un service de qualité optimale de manière à ce que l'évolution du trafic soit plus élevée que l'évolution générale du trafic tous modes confondus.

La S.N.C.B. développe dans cette perspective ses activités clés, qui constituent l'objet même d'existence de la société et qui sont principalement :

- 1° le transport de voyageurs par chemin de fer;
- 2° le transport de marchandises en général et les services de logistique y relatifs;
- 3° l'acquisition, la construction, l'entretien, la gestion et le financement du matériel roulant ferroviaire.

Elle s'engage à tout mettre en œuvre pour transporter le plus de passagers possible sur le territoire belge, offrant ainsi une alternative à part entière à d'autres modes de transport et pour maintenir un service de qualité à l'égard des passagers sur l'ensemble du territoire. Tout en garantissant la continuité des services, elle focalisera sa politique sur le transport rapide, ponctuel, qualitatif et des plus grandes masses sur des distances plus longues, et ce à un tarif le plus avantageux possible.

Art. 2. Les organes de gestion et de direction de la S.N.C.B. sont responsables du bon emploi des moyens en personnel, des moyens matériels (immobiliers et mobiliers) et des moyens financiers de l'Entreprise.

Ils assurent la gestion des activités au moindre coût et recherchent constamment à en améliorer l'efficacité et la productivité.

Afin de couvrir les besoins de mobilité des personnes et des biens et de satisfaire aux exigences du marché, ils s'engagent à assurer la régularité, la fiabilité et la qualité de leur offre de transport.

Ils gèrent, dans le même esprit et selon les principes de bonne gouvernance, les participations de la S.N.C.B. dans d'autres sociétés.

Art. 3. Dans le cadre de sa politique de soutien aux filiales, et en particulier pour leur permettre d'exécuter ses missions de service public, la S.N.C.B. Holding souscrit à des augmentations de capital de la S.N.C.B. pour un montant maximal de 540 millions d'euros dont la première tranche de 230 millions d'euros sera libérée, au cours de l'exercice 2005, en numéraire, sans émission de nouvelles actions et selon le calendrier suivant :

- 60 millions d'euros au plus tard le 15 juin 2005;
- 60 millions d'euros le 1<sup>er</sup> juillet 2005;
- 110 millions d'euros le 30 septembre 2005.

Les modalités de souscription des autres tranches d'augmentation de capital sont fixées dans la convention entre la S.N.C.B. Holding et la S.N.C.B..

Cette convention prévoit que les montants à souscrire et libérer (maximum 310 millions d'euros) sont subordonnés aux besoins réels de trésorerie de la S.N.C.B. (cash flow/cash drain).

Ces besoins de financement seront au préalable motivés de façon exhaustive et détaillée par la S.N.C.B. et devront être justifiés par des tableaux d'évolution des cash-flows, certifiés par les commissaires-réviseurs des deux sociétés.

Sur base de cette évaluation et à la condition que la S.N.C.B. maintienne son offre de service commercial et qu'elle exécute son budget d'investissement en ce compris la part sur fonds propres, le calendrier sera le suivant :

- 185 millions d'euros le 30 avril 2006;
- 95 millions d'euros le 30 avril 2007;
- 30 millions d'euros le 30 avril 2008.

## I. Algemene bepalingen

Artikel 1. De drie naamloze vennootschappen van publiek recht, met name N.M.B.S. Holding, Infrabel en N.M.B.S., vormen samen een essentieel element in het Belgische transportsysteem. In die hoedanigheid waakt elk van die vennootschappen erover, in het kader van een coherent beleid van de groep, dat haar activiteiten passen in het kader van het duurzaam mobiliteitsbeleid van de Regering en bijdragen tot het vervullen van de verplaatsingsbehoeften.

De basisopdracht die aan de drie vennootschappen is toevertrouwd, is tweeledig : enerzijds het spoorvervoer op het Belgische net bevorderen en aldus een alternatief bieden voor de andere vervoerwijzen die belastender zijn voor het milieu, en anderzijds een optimale kwaliteitsdienst bieden zodat de evolutie van het verkeer sterker is dan de algemene evolutie van het verkeer van alle vervoerwijzen samen.

De N.M.B.S. bouwt in dit perspectief haar kernactiviteiten uit, die de bestaansredenen zelf van de onderneming vormen en die hoofdzakelijk als volgt zijn :

- 1° het vervoer van reizigers per spoor;
- 2° het vervoer van goederen in het algemeen en de logistieke diensten die erop betrekking hebben;
- 3° de verwerving, de bouw, het onderhoud, het beheer en de financiering van het rollend spormaterieel.

Ze verbindt zich ertoe, alles in het werk te stellen om zoveel mogelijk passagiers te vervoeren over het Belgische grondgebied, en aldus een volwaardig alternatief te bieden voor de andere vervoerwijzen en om ten opzichte van de passagiers een kwaliteitsdienst te behouden over het hele grondgebied. Ze zal haar beleid richten op snel, stipt en kwalitatief vervoer van grotere massa's over langere afstanden, waarbij de continuïteit van de diensten gewaarborgd blijft, en dit tegen een zo voordelig mogelijk tarief.

Art. 2. De beheers- en directieorganen van de N.M.B.S. zijn verantwoordelijk voor het correcte gebruik van de personeelsmiddelen, materiële middelen (roerende en onroerende) en de financiële middelen van de Onderneming.

Ze staan in voor het beheer van de activiteiten tegen de laagste kost en streven ernaar, de doeltreffendheid en de productiviteit ervan permanent te verbeteren.

Om de mobiliteitsbehoeften van personen en goederen te dekken en te voldoen aan de vereisten van de markt, verbinden zij zich ertoe de regelmaat, de betrouwbaarheid en de kwaliteit van hun vervoeraanbod te verzekeren.

Ze beheren in dezelfde zin en volgens de principes van goed bestuur, de deelnemingen van de N.M.B.S. in andere ondernemingen.

Art. 3. In het kader van het ondersteuningsbeleid aan de dochtermaatschappijen en, in het bijzonder om deze toe te laten de openbare dienst-opdrachten uit te voeren, zal N.M.B.S. Holding inschrijven op kapitaalsverhogingen van N.M.B.S. voor een maximum-bedrag van 540 miljoen euro waarvan een eerste schijf van 230 miljoen euro zal worden vrijgegeven tijdens het dienstjaar 2005, in geld, zonder uitgifte van nieuwe aandelen en volgens het volgende kalenderschema :

- 60 miljoen euro ten laatste op 15 juni 2005;
- 60 miljoen euro op 1 juli 2005;
- 110 miljoen euro op 30 september 2005.

De intekeningsmodaliteiten van de andere kapitaalsverhogingsschijven worden bepaald in de overeenkomst tussen N.M.B.S. Holding en N.M.B.S.

Deze overeenkomst voorziet dat de bedragen waarvoor dient ingetekend en die dienen vrijgegeven (maximum 310 miljoen euro) ondergeschikt zijn aan de reële trésorerie-behoeften van de N.M.B.S. (cash flow/cash drain).

Deze financieringsbehoeften zullen voorafgaandelijk omstandig en in detail gemotiveerd worden door de N.M.B.S. en dienen gerechtvaardigd door middel van tabellen met de evolutie van de cash-flows, gecertificeerd door de commissarissen-revisoren van beide vennootschappen.

Op grond van deze evaluatie en op voorwaarde dat de N.M.B.S. haar commercieel aanbod handhaaft en haar investeringsbudget ten uitvoering brengt, met inbegrip van het deel op eigen middelen, zal het kalenderschema het volgende zijn :

- 185 miljoen euro op 30 april 2006;
- 95 miljoen euro op 30 april 2007;
- 30 miljoen euro op 30 april 2008.

La S.N.C.B. Holding s'engage à ce qu'au terme de la période 2005-2008, un montant de minimum 500 millions d'euros soient apportés à la S.N.C.B. dans le strict respect des conditions énumérées.

La S.N.C.B. Holding assure la viabilité de la S.N.C.B. sans mettre en péril son propre équilibre financier.

Art. 4. Les tâches décrites dans le présent contrat de gestion, à assumer par la S.N.C.B., sont définies en exécution des missions de service public qui lui sont imparties par la loi et qui sont les suivantes :

1° le transport intérieur de voyageurs assuré par les trains du service ordinaire ainsi que les dessertes intérieures par trains à grande vitesse;

2° l'acquisition, la construction, l'entretien, la gestion des investissements en matériel roulant affecté au transport intérieur de voyageurs;

3° le transport transfrontalier de voyageurs, c'est-à-dire le transport assuré par les trains du service ordinaire pour la partie du trajet national non couverte au titre du 1° et jusqu'aux gares situées sur les réseaux voisins définies à l'article 31;

4° les prestations que la S.N.C.B. est tenue de fournir pour les besoins de la Nation.

Art. 5. Il appartient à la S.N.C.B. d'apprécier sa participation à l'exécution de prestations qui ne relèvent pas des missions de service public imparties par la loi.

La S.N.C.B. veille à ce que les activités qui ne relèvent pas des missions de service public ne portent pas préjudice à la bonne exécution des prestations de missions de service public telles que définies dans le présent contrat de gestion.

Pour les activités qui ne relèvent pas des missions de service public, la S.N.C.B. détermine l'organisation et le volume des moyens de production, de manière à maintenir voire à accroître sa compétitivité sur le marché.

Art. 6. La S.N.C.B. participe avec la S.N.C.B. Holding et Infrabel aux processus de concertation prévus et nécessaires afin d'assurer la cohérence et la complémentarité de l'exécution de leurs missions de service public respectives.

Sans préjudice de l'autonomie de gestion confiée à la S.N.C.B. par la loi du 21 mars 1991 précitée, la S.N.C.B. et la S.N.C.B. Holding se fournissent une assistance mutuelle afin que chacune de ces entreprises publiques puisse mener à bien ses missions, en ce compris la mission de coordination des activités du groupe S.N.C.B. confiée par l'Etat au Holding.

Afin d'assurer l'unicité financière du groupe S.N.C.B., la S.N.C.B. participe à la concertation régulière mise sur pied par la S.N.C.B. Holding concernant l'élaboration et l'exécution des plans d'entreprise et des plans et budgets d'investissements.

Toutes les relations avec les autorités publiques font toujours l'objet d'une concertation préalable au niveau des organes de concertation que le Holding a institués. A défaut d'un accord, le Holding transmet la proposition initiale, plus un rapport, à l'autorité publique. Le rapport comprend l'avis du Holding et l'opinion d'au moins une des filiales, et sera communiqué à la/aux filiale(s) concernée(s).

Art. 7. Afin d'assurer un emploi optimal des ressources mises à disposition des trois sociétés publiques, la S.N.C.B. fait systématiquement appel aux prestations et services des deux autres sociétés anonymes de droit public du groupe S.N.C.B.. La S.N.C.B. gère avec efficacité les services et prestations qu'elle met à disposition des autres entités du groupe.

Le maintien dans le périmètre d'action du groupe S.N.C.B. des activités ferroviaires proprement dites (ex. l'entretien du matériel roulant et de l'infrastructure, la conduite et l'accompagnement des trains) mais également des activités d'appui logistique (ex. la gestion administrative du personnel, les achats et la gestion des stocks, la gestion des bâtiments) est garanti. Le personnel de la S.N.C.B. participe également au maximum à la réalisation des travaux d'investissements.

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

Art. 8. Le réseau des lignes ferroviaires affectées au transport intérieur de voyageurs figure en annexe 1<sup>re</sup>.

a) Statut des gares.

N.M.B.S. Holding verbindt er zich toe tegen het eind van periode 2005-2008, een bedrag van minimum 500 miljoen euro in te brengen in de N.M.B.S. onder strikte naleving van de opgesomde voorwaarden.

N.M.B.S. Holding verzekert de leefbaarheid van N.M.B.S. zonder haar eigen financieel evenwicht in gevaar te brengen.

Art. 4. De taken die in dit beheerscontract zijn beschreven en die door de N.M.B.S. moeten worden uitgevoerd, zijn bepaald als uitvoering van de opdrachten van openbare dienst die haar door de wet zijn toegewezen en zijn de volgende :

1° het binnenlands reizigersvervoer met de treinen van de gewone dienst alsook de binnenlandse bedieningen door hogesnelheidstreinen;

2° het verwerven, de bouw, het onderhoud en het beheer van de investeringen in rollend materieel voor het binnenlands vervoer van reizigers;

3° het grensoverschrijdend reizigersvervoer, namelijk het vervoer met de treinen van de gewone dienst voor het gedeelte van het nationaal traject dat niet is gedekt volgens 1° en tot de in artikel 31 gedefinieerde stations op de buurnetten;

de prestaties die de N.M.B.S. moet leveren voor de behoeften van de Natie.

Art. 5. Het behoort aan de N.M.B.S. om te oordelen over haar deelname in de uitvoering van prestaties die niet behoren tot de opdrachten van openbare dienst die haar bij wet zijn opgelegd.

De N.M.B.S. waakt erover dat de activiteiten die niet tot de opdrachten van openbare dienst behoren, de goede uitvoering van de prestaties voor opdrachten van openbare dienst, zoals bepaald in dit beheerscontract, niet in het gedrang brengen.

Voor de activiteiten die niet tot de opdrachten van openbare dienst behoren, bepaalt de N.M.B.S. de organisatie en het volume van de productiemiddelen, zodat ze haar concurrentievermogen op de markt kan behouden en zelfs vergroten.

Art. 6. De N.M.B.S. neemt met de N.M.B.S. Holding en Infrabel deel aan de voorziene en vereiste overlegprocedures om de coherentie en de complementariteit van de uitvoering van hun respectieve opdrachten van openbare dienst te verzekeren.

Onverminderd de beheersautonomie die de N.M.B.S. is toegewezen door de voormelde wet van 21 maart 1991, leveren de N.M.B.S. en de N.M.B.S. Holding elkaar wederzijds bijstand opdat elk van die overheidsbedrijven zijn opdrachten tot een goed einde zou kunnen brengen, met inbegrip van de opdracht inzake coördinatie van de activiteiten van de N.M.B.S.-groep die door de Staat aan de Holding is toegewezen.

Om de financiële eenheid van de N.M.B.S.-groep te verzekeren neemt de N.M.B.S. deel aan het door de N.M.B.S. Holding opgezette regelmatig overleg aangaande de uitwerking en uitvoering van de ondernemingsplannen en de investeringsplannen en -budgetten.

Alle relaties met de overheidsinstanties zijn altijd het voorwerp van een voorafgaand overleg op het niveau van de overlegorganen die de Holding heeft ingesteld. Bij ontstentenis van een akkoord maakt de Holding het initieel voorstel over, plus een verslag aan de overheidsinstantie. Het verslag bevat het advies van de Holding en de mening van minstens één van de filialen, en zal meegedeeld worden aan de desbetreffende fili(a)al(en).

Art. 7. Om een optimaal gebruik te verzekeren van de middelen die ter beschikking van de drie naamloze vennootschappen van publiek recht worden gesteld, doet de N.M.B.S. systematisch een beroep op de diensten en prestaties van de twee andere naamloze vennootschappen van publiek recht van de N.M.B.S.-groep. De N.M.B.S. beheert op efficiënte wijze de diensten en prestaties die ze ter beschikking stelt van de andere entiteiten van de groep.

Het behoud binnen het actiegebied van de N.M.B.S. groep van de eigenlijke spoorwegactiviteiten (zoals bv. het onderhoud van het rollend materieel en de infrastructuur, de besturing en de begeleiding van de treinen) maar ook van de activiteiten van de logistieke ondersteuning (zoals bv. het administratieve beheer van het personeel, de aankopen, en het beheer van de voorraden, het beheer van de gebouwen) wordt gewaarborgd. Het personeel van de N.M.B.S. neemt tevens maximaal deel aan de verwezenlijking van de investeringswerken.

II. Opdracht van openbare dienst met betrekking tot het binnenlands reizigersvervoer met de treinen van de gewone dienst, alsook de binnenlandse bedieningen door hogesnelheidstreinen

Art. 8. Het spoornet voor binnenlands reizigersvervoer is opgenomen in bijlage 1.

a) Statuut van de stations.

Art. 9. Le réseau des lignes ferroviaires affectées au transport intérieur de voyageurs comporte 3 statuts d'arrêts :

- arrêt principal;
- arrêt secondaire (avec desserte toute la journée ou avec desserte en pointe seulement);
- arrêt spécial.

L'annexe 2 détaille :

- la liste des arrêts différenciés en fonction de leur statut;
- les périodes de desserte (tous les jours, uniquement les jours ouvrables, ou uniquement en période de pointe);
- les caractéristiques spécifiques de certaines dessertes (desserte des arrêts spéciaux, dessertes bihoraires).

Art. 10. La S.N.C.B. garantit au minimum par jour de semaine ouvrable :

- une offre minimale de 200.000 trains-kilomètres;
- sur tous les tronçons du réseau repris à l'annexe 3 reliant des arrêts principaux, la mise en œuvre de 16 relations cadencées par sens de trafic, avec un premier train 7 heures au plus tard et un dernier train à 21 heures au plus tôt, par sens de trafic;
- la desserte des arrêts secondaires desservis toute la journée par 14 relations cadencées horaires ou 8 relations cadencées bihoraires, par sens de trafic, avec un premier train à 7 heures au plus tard et un dernier train à 20 heures au plus tôt, pour le sens de trafic principal;
- la desserte des arrêts secondaires desservis seulement en heures de pointe par 2 trains entre 6 heures et 8 heures et 2 trains entre 16 heures et 18 heures;
- la mise en œuvre d'au moins un train par heure par sens de trafic entre chaque chef lieu de province et le chef lieu de province voisin le plus proche par voie ferrée dans la période de validité du contrat de gestion;
- la desserte des arrêts spéciaux conformément à celle prévue dans l'annexe 2.

L'offre durant les week-ends et jours fériés est réduite par rapport à l'offre de base de la semaine pour tenir compte de la fréquentation plus faible des trains. La S.N.C.B. garantit au minimum par jour de week-ends ou férié :

- une offre minimale de 100.000 trains-kilomètres;
- sur tous les tronçons du réseau repris à l'annexe 3, reliant des arrêts principaux, la mise en œuvre de 14 relations cadencées avec un premier train à 8 heures au plus tard et un dernier train à 20 heures au plus tôt, par sens de trafic;
- la desserte des arrêts secondaires desservis les week-ends et jours fériés par 11 relations cadencées horaires ou 6 relations cadencées bihoraires par sens de trafic, avec un premier train à 9 heures au plus tard et un dernier train à 19 heures au plus tôt, pour le sens de trafic principal;
- la desserte des arrêts spéciaux conformément à celle prévue dans l'annexe 2.

Art. 11. Dans le cadre des moyens disponibles, la S.N.C.B. veille à présenter une offre complémentaire pour les grandes manifestations publiques et étudie la mise en œuvre d'offres ponctuelles en soirée.

En cas d'événements de grande envergure, l'Etat et la S.N.C.B. se concertent sur l'opportunité et les conditions d'une desserte spécifique.

Le cas échéant, une compensation financière complémentaire peut être fixée, basée sur le coût net.

Art. 12. La S.N.C.B. doit veiller à mettre en œuvre un plan de transport adéquat répondant aux besoins de mobilité. Ce plan de transport a pour objectifs :

- le respect de l'offre minimale définie dans le présent contrat;
- l'augmentation de trafic définie à l'article 1<sup>er</sup>;
- le développement d'une offre attractive pour organiser les déplacements entre le domicile et le lieu de travail ou l'école, principalement vers les grandes villes du pays, et les déplacements de masse à destination des régions touristiques du pays;
- l'amélioration de la vitesse commerciale;

Art. 9. Het spoornet voor binnenlands reizigersvervoer omvat 3 statuten van haltes :

- hoofdhalte;
- secundaire halte (met bediening de hele dag door of met alleen bediening tijdens de piekuren);
- speciale halte.

Bijlage 2 levert detail van :

- de lijst van de haltes met onderscheid volgens hun statuut;
- de bedieningsperiodes (alle dagen of enkel op werkdagen of uitsluitend tijdens de piekuren);

de specifieke karakteristieken van sommige bedieningen (bediening met speciale stops, bediening om de twee uur).

Art. 10. De N.M.B.S. waarborgt per werkdag in de week minstens :

- een minimumaanbod van 200.000 trein-kilometer;
- op alle baanvakken van het net opgenomen in bijlage 3 die hoofdhalttes verbinden, het verzorgen van 16 klokvast verbindingen per rijrichting, met een eerste trein ten laatste om 7 uur en een laatste trein ten vroegste om 21 uur, per rijrichting;
- de bediening van de secundaire haltes de hele dag door met 14 klokvast uurverbindingen of 8 klokvast verbindingen om de twee uur, per rijrichting, met een eerste trein ten laatste om 7 uur en een laatste trein ten vroegste om 20 uur, voor de belangrijkste rijrichting;
- de bediening van de secundaire haltes, uitsluitend tijdens de piekuren, met 2 treinen tussen 6 en 8 uur en 2 treinen tussen 16 en 18 uur;
- het inleggen van minstens één trein per uur en per rijrichting tussen iedere provinciehoofdplaats en de per spoor dichtstbijzijnde naburige provinciehoofdplaats tijdens de geldigheidsperiode van het beheerscontract.
- de bediening van de speciale haltes overeenkomstig de bediening die bepaald is in bijlage 2.

Het aanbod tijdens de weekends en op feestdagen wordt beperkt ten opzichte van het basisaanbod tijdens de week om rekening te houden met de lagere gebruiksfrequentie van de treinen. De N.M.B.S. waarborgt per weekenddag of feestdag minstens :

- een minimumaanbod van 100.000 trein-kilometer;
- op alle baanvakken van het net opgenomen in bijlage 3 die hoofdhalttes verbinden, het verzorgen van 14 klokvast verbindingen met een eerste trein ten laatste om 8 uur en een laatste trein ten vroegste om 20 uur, per rijrichting;
- de bediening van de secundaire haltes op weekends en feestdagen met 11 klokvast uurverbindingen of 6 klokvast verbindingen om de twee uur per rijrichting, met een eerste trein ten laatste om 9 uur en een laatste trein ten vroegste om 19 uur, voor de belangrijkste rijrichting;
- de bediening van de speciale haltes overeenkomstig de bediening die bepaald is in bijlage 2.

Art. 11. In het kader van de beschikbare middelen ziet de N.M.B.S. erop toe een aanvullend aanbod te bieden voor de grote publieks-evenementen en bestudeert ze het inleggen van specifieke avonddiensten.

Bij grootschalige evenementen plegen de Staat en de N.M.B.S. overleg over de gepastheid en de voorwaarden van een specifieke bediening.

In voorkomend geval mag een aanvullende financiële compensatie vastgesteld worden, gebaseerd op de nettokost.

Art. 12. De N.M.B.S. moet zorgen voor de invoering van een adequaat vervoerplan dat beantwoordt aan de mobiliteitsbehoeften. Dat vervoerplan heeft de volgende doelstellingen :

- het naleven van het minimumaanbod dat in dit contract is gedefinieerd;
- de verkeerstoe name bepaald in artikel 1;
- de uitwerking van een aantrekkelijk aanbod voor het organiseren van de verplaatsingen tussen de woon- en de werkplaats of de school, voornamelijk naar de grote steden van het land, en de massale verplaatsingen naar de toeristische streken van het land;
- de verbetering van de commerciële snelheid;

- le renforcement des actions de collaboration et de coordination avec les sociétés régionales de transport en commun et les autres autorités compétentes;
- la complémentarité avec tous les moyens de transport de personnes, à savoir : le vélo, la voiture automobile, le taxi, le bus, le tram, le métro et l'avion;
- l'intégration optimale de l'offre de trains du service intérieur et de l'offre de trains du service international, et en particulier les trains à grande vitesse;
- l'optimisation des temps de correspondance train/train.

Art. 13. La S.N.C.B. tente d'attirer de nouveaux clients venant de la route en mettant en œuvre de nouveaux trains directs orientés navetteurs à titre d'essai. Ainsi, à partir de l'horaire qui entrera en vigueur en décembre 2006 au plus tard, elle organisera de et vers Bruxelles, par jour et par sens de trafic, un train sans arrêt intermédiaire au départ de quatre grandes gares sélectionnées sur la base d'une vitesse commerciale intéressante par rapport au trajet routier.

Dans ce cadre, l'opportunité d'offrir de meilleures conditions aux navetteurs sur certains trains internationaux à de meilleures conditions sera étudiée. La S.N.C.B. fait rapport à ce sujet au Ministre des Entreprises publiques et au Ministre de la Mobilité pour le 15 juillet 2005.

Après une année de mise en service, une première évaluation de l'expérience pilote est réalisée de manière à déterminer la suite à lui réserver. Le rapport est transmis au Ministre des Entreprises publiques et au Ministre de la Mobilité via la DGTT.

Art. 14. Dans le respect des législations fédérales et régionales concernées et en concertation avec les sociétés régionales de transport, lorsque des critères économiques à long terme le justifient, la S.N.C.B. dispose de l'autonomie nécessaire pour assurer, de façon permanente sur certaines relations locales, la mission de service public par des dessertes par autobus. Pour chaque initiative que la S.N.C.B. prendrait en cette matière, elle présente préalablement à l'Etat, (représenté par le DGTT), un rapport circonstancié et probant accompagné de l'avis préalable du Comité Consultatif des Usagers.

Si dans les deux mois à dater de sa réception, l'Etat ne formule aucune objection à l'endroit de la proposition de la S.N.C.B., celle-ci prend la responsabilité d'organiser ces dessertes; elles doivent être accessibles au porteur d'un titre de transport ferroviaire.

La production journalière en bus-kilomètres est prise en considération pour déterminer le respect des productions journalières minimales exprimées en trains-kilomètres et fixées dans le présent chapitre.

Art. 15. La S.N.C.B. pourra déroger au contrat de gestion au niveau de l'offre minimale, dans les cas suivants :

- cas de force majeure;
- situation temporaire de travaux, arrêtée en coordination avec Infrabel;
- jours ouvrables où une fréquentation plus faible des trains est prévisible (jours de pont et période comprise entre la Noël et la nouvelle année), exclusivement en ce qui concerne l'offre minimale en trains-kilomètres, prévue à l'article 10, les prestations garanties à cet article restant imposées.

En cas d'incident, de travaux ou plus généralement, de force majeure, le transport intérieur ou transfrontalier de voyageurs peut temporairement être adapté et/ou être assuré par un service de bus, dans le respect des législations fédérales et régionales concernées.

En cas de perturbations sérieuses du trafic, quelle qu'en soit la cause, la S.N.C.B. garantit une diffusion suffisante de l'information et une assistance aux voyageurs en donnant à cet égard la priorité aux personnes à mobilité réduite.

Art. 16. Si la S.N.C.B. envisage, compte tenu de la faible fréquentation, de coûts d'exploitation trop élevés ou suite à une amélioration de l'infrastructure, de supprimer certains arrêts ou de situer leur desserte en dessous des minima fixés dans le présent chapitre, elle sollicite l'accord du Ministre des Entreprises publiques via la DGTT, sur base d'un dossier justificatif qui sera communiqué préalablement à la décision au Conseil des Ministres. Ce dossier fera également état de l'impact de la mesure sur la mobilité. Le Ministre de la Mobilité sera consulté.

b) Complémentarité avec d'autres moyens de transport.

- het versterken van de samenwerking en de coördinatie met de gewestelijke maatschappijen voor gemeenschappelijk vervoer en met de andere bevoegde overheden;
- de complementariteit met alle middelen voor personenvervoer, namelijk : fiets, auto, taxi, bus, tram, metro en vliegtuig;
- de optimale integratie van het treinenaanbod van het binnenverkeer en het treinenaanbod van de internationale dienst, en in het bijzonder de hogesnelheidstreinen;
- de optimalisatie van de aansluitingstijden trein/trein.

Art. 13. De N.M.B.S. tracht nieuwe klanten aan te trekken van de weg door bij wijze van proef nieuwe rechtstreekse treinen gericht op de pendelaars in te leggen. Zo zal ze, vanaf de dienstregeling ingaande ten laatste in december 2006, vanuit vier grote stations één trein zonder tussenstop naar en van Brussel per dag in elke rijrichting inleggen, gekozen op basis van een interessante commerciële snelheid ten opzichte van het traject over de weg.

In dit kader zal de wenselijkheid onderzocht worden om betere voorwaarden aan te bieden voor pendelaars op sommige internationale treinen. De N.M.B.S. brengt hierover verslag uit bij de Minister van Overheidsbedrijven en de Minister van Mobiliteit voor 15 juli 2005.

Een jaar na de indienststelling wordt een eerste evaluatie van het pilotproject opgemaakt zodat kan worden bepaald welk gevolg eraan moet worden gegeven. Het rapport wordt aan de Minister van Overheidsbedrijven en aan de Minister van Mobiliteit bezorgd, via het DGVL.

Art. 14. Mits naleving van de betreffende federale en gewestelijke wettelijke bepalingen en in overleg met de gewestelijke vervoermaatschappijen, en wanneer de economische criteria op lange termijn dit rechtvaardigen, beschikt de N.M.B.S. over de nodige autonomie om de opdracht van openbare dienst op sommige lokale verbindingen op permanente wijze te vervullen met busdiensten. Voor elk initiatief dat de N.M.B.S. in deze materie zou nemen legt ze voorafgaandelijk een omstandig en afdoend verslag voor aan de Staat vertegenwoordigd door het Directoraat-Generaal van het Vervoer te Land, vergezeld van het voorafgaand advies van het Raadgevend Comité van de Gebruikers.

Als binnen twee maanden na ontvangst, de Staat in verband met het N.M.B.S.-voorstel geen enkel bezwaar uit, neemt die laatste de verantwoordelijkheid op zich om die bedieningen te organiseren; ze moeten toegankelijk zijn voor houders van een spoorwegvervoerbewijs.

Met de dagelijkse productie in buskilometers wordt rekening gehouden om na te gaan of voldaan wordt aan de minimale dagelijkse productie in treinkilometers, bepaald in dit hoofdstuk.

Art. 15. De N.M.B.S. mag afwijken van het beheerscontract met betrekking tot het minimumaanbod, in de volgende gevallen :

- gevallen van overmacht;
- tijdelijke situatie van werken, vastgesteld in coördinatie met Infrabel;
- werkdagen waarop een lagere gebruiksfrequentie van de treinen te verwachten valt (brugdagen in de periode tussen Kerstmis en nieuwjaar), uitsluitend voor het minimumaanbod in treinkilometers, bepaald in artikel 10, waarbij de in dat artikel gewaarborgde prestaties verplicht blijven.

Bij een incident, werken, of meer algemeen overmacht, kan het binnenlands of grensoverschrijdend reizigersvervoer tijdelijk worden aangepast en/of worden verzekerd door een busdienst, met naleving van de betrokken federale en gewestelijke wetgevingen.

Bij ernstige verstoring van het verkeer, ongeacht de oorzaak ervan, garandeert de N.M.B.S. een toereikende informatieverstrekking en tevens bijstand aan de reizigers, waarbij op dat vlak voorrang gegeven wordt aan de reizigers met beperkte mobiliteit.

Art. 16. Wanneer de N.M.B.S., rekening houdend met de lage reizigersaantallen, te hoge exploitatiekosten of ingevolge een verbetering van de infrastructuur, overweegt om bepaalde haltes af te schaffen of hun bediening te verminderen tot onder de in dit hoofdstuk vastgelegde minima, dan vraagt ze daartoe, via het DGVL, op basis van een gemotiveerd dossier dat voorafgaandelijk aan de beslissing zal worden meegedeeld aan de Ministerraad, de toestemming van de Minister van Overheidsbedrijven. Dat dossier moet ook vermelden welke weerslag de maatregel heeft op de mobiliteit. De Minister van Mobiliteit moet geraadpleegd worden.

b) Complementariteit met de andere vervoermiddelen.

Art. 17. La notion de « chaîne de la mobilité » doit guider la conception du plan de transport et la politique de la S.N.C.B. en matière de transport de voyageurs, en coordination avec la S.N.C.B. Holding et Infrabel. Le cas échéant, des conventions sont conclues entre les trois sociétés de droit public.

Cette chaîne de la mobilité reprend aussi bien l'aspect purement transport (complémentarité avec les autres modes en amont et en aval) que l'accueil des voyageurs, l'intégration tarifaire et la communication.

c) Relations avec d'autres sociétés de transport.

Art. 18. Le Comité d'Orientation créé au sein de la S.N.C.B. donnera, de sa propre initiative ou sur demande du conseil d'administration, un avis concernant toute mesure susceptible d'influencer la collaboration avec les sociétés régionales de transport. Si le conseil d'administration souhaite déroger à l'avis du comité, il est tenu de motiver son point de vue.

Les contacts entre la S.N.C.B. et les sociétés régionales de transport public sont poursuivis afin de faire évoluer le réseau des gares où il existe des correspondances planifiées entre les trains et les bus et tramways.

La S.N.C.B. participe au sein des structures locales et régionales à l'amélioration de cette intermodalité sur le terrain en vue de dynamiser tant leur concept que l'exécution des mesures prises.

Art. 19. La S.N.C.B. examine en concertation avec la S.N.C.B. Holding et Infrabel la faisabilité technique et commerciale d'utiliser l'infrastructure ferroviaire par du matériel léger, en tenant compte du souci de sécurité exprimé dans les trois contrats de gestion (chapitre 8 du contrat de gestion S.N.C.B., articles 12 à 19 du contrat de gestion Holding et chapitre 9 du contrat de gestion d'Infrabel). Elle présente, pour le 31 décembre 2005 au plus tard, au Ministre des Entreprises publiques et au Ministre de la Mobilité, le résultat de cette étude ainsi qu'une proposition de plan d'action visant à réaliser des expériences-pilotes.

d) Vente dans les gares.

Art. 20. Les gares sont les points de distributions privilégiés des titres de transport.

Par ailleurs, la S.N.C.B. étudie l'utilité et la faisabilité de l'extension de la distribution externe de ses produits de base simples, complémentaire à la vente en gare. Cette distribution doit avoir une grande diffusion géographique et une accessibilité aisée. L'étude aborde aussi les aspects sécurité.

Si la possibilité existe, la S.N.C.B. s'efforce de développer des partenariats dans les gares, en concertation avec la S.N.C.B. Holding, pour qu'une présence soit assurée en dehors des heures d'ouverture des guichets ou même en cas d'absence de guichets.

e) Transport en service intérieur avec des trains à grande vitesse.

Art. 21. En collaboration avec des transporteurs ferroviaires étrangers, la S.N.C.B. desservira des destinations intérieures en Belgique avec des trains à grande vitesse.

Les relations concernées sur lesquelles ce transport intérieur sera organisé, sont :

- Ostende - Bruges - Gand - Bruxelles - (Paris) : un train aller-retour par jour avec renforcement d'un train supplémentaire aller-retour le week-end;
- Anvers - Bruxelles - (Paris) : sept trains aller-retour par semaine;
- Liège-Guillemins - Bruxelles - (Paris) : six trains aller-retour par semaine;
- Liège-Guillemins - Namur - Charleroi - Mons - (Paris) : un train aller-retour par jour.

Une compensation financière telle que précisée à l'article 77 est prévue pour la réalisation de cette offre intérieure sur la base de trains à grande vitesse.

La compensation financière relative à la desserte intérieure par trains à grande vitesse sur la relation Bruxelles - Malines - Anvers Central-Brecht - Breda - Den Haag sera définie par avenant.

La subsidiation de la desserte d'Anvers et de Liège par trains à grande vitesse sera réexaminée lors de la mise en service commerciale des nouvelles lignes à grande vitesse vers Amsterdam et Cologne.

f) Le projet RER.

Art. 17. Het ontwerp van het vervoerplan en het beleid van de N.M.B.S. inzake reizigersvervoer, in coördinatie met de N.M.B.S. Holding en Infrabel, moeten worden geleid door het begrip « mobiliteitsketen ». In voorkomend geval worden overeenkomsten afgesloten tussen de drie vennootschappen van publiek recht.

Die mobiliteitsketen omvat zowel het aspect van louter vervoer (complementariteit met de andere vervoerwijzen vóór en na) als het reizigersonthaal, de tariefintegratie en de communicatie.

c) Relaties met andere vervoermaatschappijen.

Art. 18. Het bij de N.M.B.S. opgerichte Oriënteringscomité zal op eigen initiatief of op verzoek van de raad van bestuur een advies verstrekken omtrent elke maatregel die een invloed kan uitoefenen op de samenwerking met de gewestelijke openbare vervoermaatschappijen. Als de raad van bestuur wenst af te wijken van het advies van het comité, moet hij zijn standpunt motiveren.

De contacten tussen de N.M.B.S. en de gewestelijke openbare vervoermaatschappijen worden voortgezet teneinde het aantal stations met geplande aansluitingen tussen treinen, bussen en trams uit te breiden.

De N.M.B.S. werkt binnen de lokale en regionale structuren mee aan de verbetering van die intermodaliteit op het terrein, om zowel hun concept als de uitvoering van de genomen maatregelen dynamischer te maken.

Art. 19. De N.M.B.S. onderzoekt in overleg met de N.M.B.S. Holding en Infrabel de technische en commerciële haalbaarheid van het gebruik van de spoorweginfrastructuur door licht materieel, rekening houdend met de bekommernis van veiligheid uitgedrukt in de 3 beheerscontracten (hoofdstuk 8 van het beheerscontract van de N.M.B.S., artikels 12 tot 19 van het beheerscontract van de Holding, hoofdstuk 9 van het beheerscontract van Infrabel). Ten laatste tegen 31 december 2005 legt zij aan de Minister van Overheidsbedrijven en aan de Minister van Mobiliteit het resultaat van die studie voor, alsook een actieplan om pilootprojecten te verwezenlijken.

d) Verkoop in de stations

Art. 20. De stations zijn de bevoorrechte verkooppunten voor de vervoerbewijzen.

Daarnaast bestudeert de N.M.B.S. het nut en de haalbaarheid van een uitbreiding van de externe distributie voor haar gewone basisproducten, aanvullend aan de verkoop in de stations. Die distributie moet geografisch sterk gespreid en gemakkelijk toegankelijk zijn. De studie onderzoekt ook de veiligheidsaspecten.

Als de mogelijkheid bestaat, spant de N.M.B.S. zich in om, in overleg met N.M.B.S. Holding, partnerships te ontwikkelen in de stations opdat een aanwezigheid verzekerd zou zijn buiten de openingstijden van de loketten of zelfs wanneer er geen loketten zijn.

e) Binnenlands vervoer met hogesnelheidstreinen

Art. 21. De N.M.B.S. zal in samenwerking met buitenlandse spoorwegvervoerders bestemmingen in België aandoen met hogesnelheidstreinen.

De betrokken verbindingen waarop dit binnenlands vervoer georganiseerd zal worden, zijn :

- Oostende - Brugge - Gent - Brussel - (Parijs) : een trein heen-en-terug per dag, met versterking door een extratrein heen-en-terug in het weekend;
- Antwerpen - Brussel - (Parijs) : zeven treinen heen-en-terug per week;
- Luik-Guillemins - Brussel - (Parijs) : zes treinen heen-en-terug per week;
- Luik-Guillemins - Namen - Charleroi - Bergen - (Parijs) : een trein heen-en-terug per dag.

Voor de uitvoering van dit binnenlands aanbod op basis van hogesnelheidstreinen wordt in een financiële compensatie voorzien, zoals bepaald in artikel 77.

De financiële compensatie betreffende de binnenlandse bediening met hogesnelheidstreinen op de verbinding Brussel - Mechelen - Antwerpen-Centraal - Brecht - Breda - Den Haag zal in een bijvoegsel bepaald worden.

De subsidiëring van de bediening van Antwerpen en Luik door hogesnelheidstreinen zal opnieuw onderzocht worden bij de commerciële ingebruikname van de nieuwe hogesnelheidslijnen naar Amsterdam en Keulen.

f) Het GEN- project.

Art. 22. Pour mener à bien le projet RER, la S.N.C.B. poursuit étroitement sa collaboration avec, d'une part, les administrations fédérales, régionales, provinciales et communales, et d'autre part, les sociétés de transport public (STIB/MIVB, TEC, De Lijn).

Conformément aux décisions prises par le Conseil des Ministres des 20 et 21 mars 2004, la couverture du déficit d'exploitation est à charge de l'Etat fédéral, tel que précisé à l'article 78; il est de même convenu que la S.N.C.B. s'engage à développer l'offre de train et sa fréquence progressivement jusqu'en 2012, année prévue pour la mise en service complète du RER.

La mise en place de l'offre RER comporte plusieurs phases :

1) Première phase : à partir du 14 décembre 2003 :

Sous la dénomination « City Rail » (CR), des liaisons suburbaines qualitativement meilleures sont mises en œuvre au départ de Alost, Termonde, Zottegem, Louvain-la-Neuve et Braine-l'Alleud. La desserte de base « City Rail » est de un train par heure dans tous les arrêts intermédiaires. Aux heures de pointe, le renfort de trains de pointe assure une desserte de deux trains par heure dans la majorité de ces arrêts. Dans l'attente du matériel spécifique RER, des automotrices existantes rénovées sont mises en service. Durant les heures de pointe, une extension vers Grammont et Nivelles est également prévue. Une attention toute particulière est accordée aux places assises en nombre suffisant et un suivi permanent est instauré en matière de propreté et de ponctualité.

2) Deuxième phase : à partir du 10 décembre 2006 :

La S.N.C.B. mettra au point une offre totalement renouvelée. Une offre de deux trains RER par heure sera introduite sur six axes. Ces trains relieront Bruxelles avec Louvain-la-Neuve, Braine-l'Alleud, Braine-le-Comte, Termonde, Malines et Louvain. La fréquence RER envisagée est ainsi déjà atteinte en heures creuses. En 2007 et 2008, le service sera encore assuré par les automotrices rénovées de l'actuelle offre « City Rail ».

3) Troisième phase : à partir de décembre 2008 :

Dans la mesure où des rames spécifiques RER seront disponibles, elles seront mises en service progressivement à partir de décembre 2008. Elles seront alors réparties sur toutes les lignes exploitées et y remplaceront les trains L et CR actuels.

L'organisation précise de l'offre RER ultérieure sera déterminée au sein du Comité de pilotage créé par la Convention du 4 avril 2003 et fera l'objet d'un avenant au présent contrat.

Art. 23. Dans le cadre de l'Accord de coopération du 15 septembre 2003 entre l'Etat fédéral et la Région de Bruxelles-Capitale et de son avenant n° 8, un budget de € 3.038 millions (2003) a été réservé au profit d'une amélioration de l'offre sur la ligne 26, par la mise en place de services complémentaires le soir en semaine ainsi que la journée et le soir du samedi, à titre d'expérience-pilote pendant deux ans.

La S.N.C.B. s'engage à procéder à ces améliorations, dans la mesure où l'impact des travaux de quadruplement de la ligne 161 à hauteur d'Etterbeek-Watermael et du tunnel Schuman-Josaphat l'y autorise.

Elle présente une proposition d'amélioration de desserte – ou, le cas échéant, un rapport établissant l'impossibilité d'améliorer ladite desserte en raison des travaux précités – au Ministre des Entreprises publiques pour le 1<sup>er</sup> juillet 2005.

Les modalités de desserte et de financement correspondant sont arrêtées par le biais d'une convention dans le cadre de l'Accord de coopération entre l'Etat fédéral et la Région de Bruxelles-Capitale.

III. Mission de service public relative à l'acquisition, la construction, l'entretien, la gestion et les investissements en matériel roulant affecté au transport intérieur de voyageurs

Art. 24. La S.N.C.B. s'engage à réaliser, pour la partie qui la concerne, les investissements ferroviaires programmés par le plan d'investissements pluriannuel 2004-2007 approuvé par le Gouvernement. Ce plan et ses adaptations ultérieures font partie intégrante du présent contrat de gestion. Le tableau récapitulatif global du plan, est joint au présent contrat de gestion (annexe 5).

Pour le 15 septembre 2005, la S.N.C.B. soumet à la S.N.C.B. Holding, en concertation avec Infrabel, son plan d'investissements 2006-2007 issu du plan pluriannuel précité et contenant exclusivement les investissements de la S.N.C.B..

Art. 22. Om het GEN-project tot een goed einde te brengen werkt de N.M.B.S. nauw samen met enerzijds de federale, gewestelijke, provinciale en gemeentelijke administraties, en anderzijds met de openbare vervoermaatschappijen (MIVB/STIB, TEC, De Lijn).

Overeenkomstig de beslissingen van de Ministerraad van 20 en 21 maart 2004 valt de dekking van het exploitatiekort ten laste van de Federale Staat, zoals bepaald in artikel 78; er wordt tevens overeengekomen dat de N.M.B.S. zich ertoe verbindt het treinaanbod en de frequentie ervan progressief uit te breiden tot in 2012, het jaar waarin de volledige indienstelling van het GEN gepland is.

De invoering van het GEN-aanbod omvat verschillende fases :

1) Eerste fase : vanaf 14 december 2003

Onder de benaming « City Rail » (CR) worden kwalitatief betere voorstadsverbindingen ingelegd vanuit Aalst, Dendermonde, Zottegem, Louvain-la-Neuve en Eigenbrakel. De basisbediening « City Rail » omvat een trein per uur in alle tussenhalthes. Tijdens de piekuren zorgt de versterking met piekurtreinen voor een bediening met twee treinen per uur in de meeste haltes. In afwachting van het specifieke GEN-materieel zullen bestaande, gerenoveerde motorstellen in dienst gesteld worden. Tijdens de piekuren is ook een uitbreiding naar Geraardsbergen en Nijvel gepland. Er wordt bijzondere aandacht besteed aan het toereikend aantal zitplaatsen en er wordt een permanente opvolging van de netheid en de stiptheid ingevoerd.

2) Tweede fase : vanaf 10 december 2006

De N.M.B.S. zal een totaal vernieuwd aanbod uitwerken. Op zes aslijnen zal een bediening met twee GEN-treinen per uur ingevoerd worden. Die treinen zullen Brussel verbinden met Louvain-la-Neuve, Eigenbrakel, 's Gravenbrakel, Dendermonde, Mechelen en Leuven. Zo is de beoogde GEN-frequentie reeds bereikt in de daluren. In 2007 en 2008 zal de dienst nog worden verzekerd door de gerenoveerde motorstellen van het huidige « City Rail »-aanbod.

3) Derde fase : vanaf december 2008 :

Naarmate de specifieke GEN-stellen beschikbaar zullen zijn, zullen ze geleidelijk in dienst gesteld worden vanaf december 2008. Ze zullen dan over alle geëxploiteerde lijnen verdeeld worden en daar de huidige L- en CR-treinen vervangen.

De precieze organisatie van het latere GEN-aanbod zal worden bepaald binnen het door de Overeenkomst van 4 april 2003 opgerichte Sturingscomité en zal het voorwerp zijn van een bijvoegsel.

Art. 23. In het kader van het Samenwerkingsakkoord van 15 september 2003 tussen de Federale Staat en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en zijn bijvoegsel nr. 8, is een budget van € 3.038 duizend (2003) uitgetrokken ten behoeve van de verbetering van het aanbod op de lijn 26, door de invoering van aanvullende diensten 's avonds tijdens de week alsook overdag en 's avonds op zaterdag, en dit bij wijze van pilootproject gedurende twee jaar.

De N.M.B.S. verbindt zich ertoe die verbeteringen door te voeren, in de mate dat de impact van de werken voor het viersporig maken van de lijn 161 ter hoogte van Etterbeek-Watermaal en van de Schuman-Josaphattunnel zulks mogelijk maken.

Ze legt een voorstel voor verbetering van de bediening voor – of, in voorkomend geval, een rapport waaruit de onmogelijkheid blijkt om die bediening te verbeteren wegens de voornoemde werken – aan de Minister van overheidsbedrijven, tegen 1 juli 2005.

De modaliteiten voor de bediening en de erop betrekking hebbende financiering worden vastgelegd in een overeenkomst in het kader van het Samenwerkingsakkoord tussen de Federale Staat en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

III. Opdracht van openbare dienst betreffende het verwerven, de bouw, het onderhoud, het beheer en de investeringen in rollend materieel dat ingezet wordt in het binnenlands vervoer van reizigers

Art. 24. De N.M.B.S. verbindt zich ertoe, voor het gedeelte dat haar betreft, de spoorweginvesteringen uit te voeren zoals geprogrammeerd in het door de Regering goedgekeurde meerjareninvesteringsplan 2004-2007. Dat plan en zijn latere aanpassingen maken integraal deel uit van dit beheerscontract. De algemene overzichtstabel van het plan is bij dit beheerscontract gevoegd (bijlage 5).

Tegen 15 september 2005 legt de N.M.B.S. aan de N.M.B.S. Holding, in overleg met Infrabel, haar investeringsplan 2006-2007 voor dat gebaseerd is op het voormelde meerjarenplan en dat uitsluitend de investeringen van de N.M.B.S. bevat.

Ce plan sera intégré dans le premier avenant au présent contrat, à conclure pour le 31 décembre 2005 au plus tard, et établi selon un tableau récapitulatif global à convenir dans ledit avenant, basé sur celui du chapitre I.1.4 de l'annexe 4.

Pour le 31 mars 2007, la S.N.C.B. transmet à la S.N.C.B. Holding un projet de plan d'investissements couvrant la période 2008-2012, en vue de son approbation par le Gouvernement.

Dans chaque cas d'acquisition ou de modernisation de matériel roulant, de construction ou d'extension de locaux techniques ou de service (ateliers, postes d'entretien, plates-formes de nettoyage, etc.) ainsi que d'acquisition de leur équipement, l'importance et l'intérêt des projets d'investissements envisagés sont mis en évidence au regard de la politique de mobilité du Gouvernement. Les critères suivants sont, notamment, utilisés à cette fin :

a) la qualité du service à la clientèle, avec attention particulière aux personnes à mobilité réduite et à l'information aux voyageurs;

b) l'impact sur la régularité et la fiabilité des circulations, sur la vitesse et la capacité;

c) l'entretien et la propreté des installations, des équipements et du matériel roulant;

d) les aspects d'intermodalité et de coordination avec les autres sociétés de transport public;

e) la compatibilité et l'interaction optimale avec les services et les installations d'Infrabel et de la S.N.C.B. Holding;

f) l'amélioration de la sécurité d'exploitation et de la sûreté;

g) la cohérence avec les objectifs en matière d'équilibre financier de la S.N.C.B., avec, notamment, dès la conception du projet, une attention particulière à la bonne maîtrise des coûts de construction/d'acquisition et des coûts d'exploitation, d'entretien et de maintenance;

h) les retombées pour les objectifs de l'Etat en matière de mobilité et de développement durable;

i) la cohérence avec les objectifs en matière de développement urbain et d'aménagement du territoire des communes et des régions concernées, notamment en matière de l'offre et de la demande de transport;

j) le respect et la protection de l'environnement; l'impact sur les riverains, notamment en matière de nuisances sonores;

k) la sauvegarde du patrimoine mobilier et immobilier de la S.N.C.B., avec attention particulière au patrimoine historique.

Pour tous les nouveaux projets importants la S.N.C.B. réalise une étude préalable mettant en exergue l'impact attendu du projet pour, au moins, l'ensemble des critères précités ainsi que, après achèvement de ces projets, une étude d'évaluation ex-post. Pour les projets d'acquisition de matériel roulant, l'étude préalable comporte une analyse coûts/bénéfices. La DGTT est associée à ces études.

La S.N.C.B. participe aux travaux du Comité d'Investissements, dont une des tâches est d'assurer la cohérence et la complémentarité de l'exécution des plans d'investissements pluriannuels des trois sociétés anonymes. L'annexe 4 définit le contenu du plan d'investissements pluriannuel, les procédures de révision et d'actualisation ainsi que les modalités d'établissement des rapports et de suivi de sa mise en œuvre.

Pour le 30 juin de chaque année, la S.N.C.B. envoie un rapport d'évaluation annuel sur l'exécution du plan pluriannuel à la S.N.C.B. Holding, celle-ci le transmet à la DGTT, qui le transmet, avec son avis, au Ministre des Entreprises publiques. Pour l'année 2005, en dérogation à ce qui précède, ce rapport est envoyé à la DGTT au plus tard le 30 septembre 2005.

Les panneaux d'information des projets financés par l'Etat, font clairement référence à l'origine du financement.

Pour les projets impliquant différents intervenants comme, par exemple, une commune, une Région, une société de transport en commun, un service public fédéral, un promoteur immobilier, la S.N.C.B. met tout en œuvre pour garantir une parfaite coordination des travaux.

Art. 25. La S.N.C.B. établit chaque année, sur base de son plan d'investissements pluriannuel, un programme d'investissements annuel. Ce programme d'investissements annuel, aussi appelé budget d'investissements annuel, est élaboré conformément aux dispositions de l'annexe 4.

Dat plan zal worden opgenomen in het eerste bijvoegsel bij dit beheerscontract, dat ten laatste tegen 31 december 2005 moet worden afgesloten, en opgesteld volgens een globale overzichtstabel die in het genoemde bijvoegsel moet worden overeengekomen, op basis van die in hoofdstuk I.1.4 van bijlage 4.

Tegen 31 maart 2007 bezorgt de N.M.B.S. aan de N.M.B.S. Holding een ontwerp van investeringsplan voor de periode 2008-2012 met het oog op de goedkeuring ervan door de Regering.

In elk geval van verwerving of modernisering van rollend materieel, van bouw of uitbreiding van technische of dienstlokalen (werkplaatsen, onderhoudsposten, reinigingsplatformen enz.), alsook van verwerving van uitrusting daarvoor, worden en het belang en het voordeel van de geplande investeringsprojecten duidelijk aangegeven in het licht van het mobiliteitsbeleid van de Regering. Daartoe worden onder meer de volgende criteria gehanteerd :

a) de kwaliteit van de dienstverlening aan de klanten, met bijzondere aandacht voor personen met beperkte mobiliteit en informatie aan de reizigers;

b) de impact op de regelmaat en betrouwbaarheid van het verkeer, op de snelheid en op de capaciteit;

c) het onderhoud en de netheid van de installaties, de uitrustingen en het rollend materieel;

d) de aspecten van intermodaliteit en coördinatie met de andere openbare vervoersmaatschappijen;

e) de compatibiliteit en de optimale wisselwerking met de diensten en installaties van Infrabel en de N.M.B.S. Holding;

f) het verbeteren van de exploitatieveiligheid en de veiligheid;

g) de coherentie met de doelstellingen inzake financieel evenwicht van de N.M.B.S. met, meer bepaald vanaf het begin van het project, bijzondere aandacht voor een goede beheersing van de bouw-/verwervingskosten en de kosten voor exploitatie, onderhoud en instandhouding;

h) de weerslag voor de doelstellingen van de Staat inzake mobiliteit en duurzame ontwikkeling;

i) de coherentie met de doelstellingen inzake stadsontwikkeling en ruimtelijke ordening van de betrokken gemeenten en gewesten, meer bepaald inzake het vervoersaanbod en de vervoersvraag;

j) de eerbiediging en bescherming van het milieu; de impact op de omwonenden inzake geluidshinder;

k) de vrijwaring van het roerend en onroerend patrimonium van de N.M.B.S., met bijzondere aandacht voor het historisch patrimonium.

Voor alle belangrijke nieuwe projecten maakt de N.M.B.S. een voorafgaande studie waarin de verwachte impact van het project wordt belicht voor, minstens, alle voornoemde criteria, en bovendien, na voltooiing van die projecten, een ex-post evaluatiestudie. Voor de projecten inzake verwerving van rollend materieel omvat de voorafgaande studie een kosten/batenanalyse. Het DGVL wordt bij die studies betrokken.

De N.M.B.S. neemt deel aan de werkzaamheden van het Investeringscomité, dat onder meer tot taak heeft de coherentie en de complementariteit van de uitvoering van de meerjareninvesteringsplannen van de drie naamloze vennootschappen te waarborgen. Bijlage 4 bepaalt de inhoud van het meerjareninvesteringsplan, de procedures voor herziening en actualisering alsook de modaliteiten voor het opstellen van de rapporten en de opvolging van de toepassing ervan.

Tegen 30 juni van elk jaar stuurt de N.M.B.S. een jaarlijks evaluatie-rapport over de uitvoering van het meerjarenplan aan de N.M.B.S. Holding; deze stuurt het door naar het DGVL, dat het, aangevuld met zijn advies, doorstuurt naar de Minister van overheidsbedrijven. Voor 2005 wordt dit rapport, in afwijking van het voorgaande, ten laatste op 30 september 2005 naar het DGVL verstuurd.

De informatieborden van de door de Staat gefinancierde projecten verwijzen duidelijk naar de herkomst van de financiering.

Voor de projecten waarbij verschillende interveniënten betrokken zijn zoals bijvoorbeeld een gemeente, een Gewest, een openbare vervoersmaatschappij, een federale overheidsdienst, een projectontwikkelaar, stelt de N.M.B.S. alles in het werk om een perfecte coördinatie van de werken te waarborgen.

Art. 25. De N.M.B.S. maakt elk jaar op basis van haar meerjareninvesteringsplan een jaarlijks investeringsprogramma op. Dat jaarlijkse investeringsprogramma, ook jaarlijks investeringsbudget genoemd, wordt uitgewerkt overeenkomstig de bepalingen van bijlage 4.



La S.N.C.B. participe aux travaux du Comité d'Investissements dont une des tâches est d'assurer la cohérence et la complémentarité de l'exécution des plans d'investissements annuels des trois sociétés anonymes.

La S.N.C.B. transmet son programme d'investissements annuel à la S.N.C.B. Holding qui le soumet à l'approbation du Ministre des Entreprises publiques, avec l'accord de la S.N.C.B.. Le projet de programme annuel doit être transmis au Ministre via la DGTT avant le 15 novembre de l'année qui précède celle à laquelle les investissements se rapportent. L'Etat dispose d'un délai de quarante-cinq jours calendrier, à compter de la date de réception du projet par la DGTT, pour faire connaître sa position. Passé ce délai, le programme d'investissements annuel soumis à l'Etat est considéré comme étant accepté.

L'annexe 4 définit également les modalités d'amendement du programme d'investissements annuel ainsi que de l'établissement des rapports et du suivi de l'exécution.

Pour le 30 septembre de chaque année, la S.N.C.B. envoie via la S.N.C.B. Holding un rapport d'avancement intermédiaire sur l'exécution du programme d'investissements annuel en cours de réalisation à la DGTT, qui transmet, avec son avis, au Ministre des Entreprises publiques.

Pour le 30 avril de chaque année, la S.N.C.B. envoie via la S.N.C.B. Holding un rapport d'évaluation sur l'exécution du programme d'investissements de l'année écoulée à la DGTT, qui le transmet, avec son avis, au Ministre des Entreprises publiques.

Une fois par an, la S.N.C.B. peut amender le programme d'investissements annuel en vigueur afin de tenir compte de l'évolution de son exécution. Après concertation avec les deux sociétés anonymes de droit public au sein du Comité d'investissements du groupe S.N.C.B., la S.N.C.B. Holding envoie le projet d'amendement à la DGTT et au Ministre pour le 31 juillet de l'année dont le budget est visé par l'amendement, avec l'accord de la S.N.C.B.. L'Etat dispose d'un délai de quarante-cinq jours calendrier, à compter de la date de réception du projet par la DGTT, pour faire connaître sa position. Passé ce délai, l'amendement du programme d'investissements annuel soumis à l'Etat est considéré comme étant accepté. Pour l'année 2005, en dérogation à ce qui précède, le projet d'amendement est envoyé à la DGTT au plus tard le 30 septembre 2005.

Art. 26. La S.N.C.B. met en œuvre l'approche de planification et de monitoring par projet d'investissements, conformément au chapitre III de l'annexe 4.

Elle transmet à la DGTT, selon les modalités de cette annexe :

- sur base trimestrielle, au plus tard le 15 février, le 30 avril, le 30 septembre et le 15 décembre de chaque année : les dossiers de projet pour tous les investissements caractérisés par une durée de réalisation délimitée, par une date de fin de projet et des dossiers collectifs pour les investissements à caractère continu. Les dates précitées peuvent être modifiées de commun accord entre la DGTT et la S.N.C.B.;
- chaque dossier de projet ou dossier collectif fournit, sous forme synthétique, une image aussi fidèle que possible du projet d'investissements en matière d'objectifs, de contenu, de planification et d'état d'exécution;
- sur base annuelle, avant le 30 juin de chaque année : les fiches de projet destinées à la communication externe, notamment vers les Régions.

L'annexe 4 définit, sous le chapitre III.1, le contenu minimal et le format des dossiers de projet, des dossiers collectifs et des fiches de projet.

Au fur et à mesure de la progression de la migration dont question sous l'article 28, la DGTT s'appuie sur les dossiers de projet et les dossiers collectifs pour assurer, pour le compte de l'Etat, le suivi et le contrôle de l'exécution des plans et programmes d'investissements. Ses fonctionnaires vérifient, à chaque actualisation des dossiers, que leurs données sont complètes, correctes et actuelles. A cet effet, ils sont autorisés à procéder à toutes les vérifications et contrôles nécessaires sur le terrain et au sein de la S.N.C.B., notamment dans la comptabilité et de participer aux réunions de suivi de projet, organisées par la S.N.C.B.

Après chaque actualisation trimestrielle des dossiers, la DGTT transmet au Ministre des Entreprises publiques un rapport sur l'état d'avancement des différents projets. Une copie de ce rapport est envoyée à la S.N.C.B.

De N.M.B.S. neemt deel aan de werkzaamheden van het Investeringscomité dat onder meer tot taak heeft de coherentie en de complementariteit van de uitvoering van de jaarlijkse investeringsplannen van de drie naamloze vennootschappen te waarborgen.

De N.M.B.S. bezorgt haar jaarlijks investeringsprogramma aan de N.M.B.S. Holding die het ter goedkeuring voorlegt aan de Minister van Overheidsbedrijven, met instemming van de N.M.B.S.. Het ontwerp van jaarlijks programma moet aan de Minister worden bezorgd via het DGVL, vóór 15 november van het jaar dat voorafgaat aan het jaar waarop de investeringen betrekking hebben. De Staat beschikt over een termijn van vijfenveertig kalenderdagen om zijn standpunt bekend te maken, te rekenen vanaf de datum dat het DGVL het ontwerp ontvangt. Na die termijn wordt het aan de Staat voorgelegde jaarlijkse investeringsprogramma als aanvaard beschouwd.

Bijlage 4 bepaalt ook de modaliteiten tot aanpassing van het jaarlijks investeringsprogramma alsook het opstellen van de rapporten en van de opvolging van de uitvoering.

Tegen 30 september van elk jaar stuurt de N.M.B.S. via de N.M.B.S. Holding een tussentijds rapport over de stand van zaken wat betreft de uitvoering van het lopende jaarlijkse investeringsprogramma naar het DGVL, dat het, aangevuld met zijn advies, doorstuurt naar de Minister van overheidsbedrijven.

Tegen 30 april van elk jaar stuurt de N.M.B.S. via de N.M.B.S. Holding een evaluatierapport over de uitvoering van het jaarlijkse investeringsprogramma van het afgelopen jaar naar het DGVL, dat het, aangevuld met zijn advies, doorstuurt naar de Minister van overheidsbedrijven.

Eén keer per jaar kan de N.M.B.S. het lopende investeringsprogramma aanpassen om rekening te houden met de evolutie van de uitvoering ervan. Na overleg met de andere twee naamloze vennootschappen van publiek recht in het Investeringscomité van de N.M.B.S.-groep, stuurt de N.M.B.S. Holding het ontwerp van wijziging naar het DGVL en naar de Minister tegen 31 juli van het jaar waarvan het budget bedoeld wordt door de wijziging, met instemming van de N.M.B.S. De Staat beschikt over een termijn van vijfenveertig kalenderdagen om zijn standpunt bekend te maken, te rekenen vanaf de datum dat het DGVL het ontwerp ontvangt. Na die termijn wordt de aan de Staat voorgelegde aanpassing van het jaarlijkse investeringsprogramma als aanvaard beschouwd. Voor 2005 wordt het ontwerp van wijziging, in afwijking van het voorgaande, ten laatste op 30 september 2005 naar het DGVL verstuurd.

Art. 26. De N.M.B.S. past de benadering van planning en monitoring toe per investeringsproject, overeenkomstig hoofdstuk III van bijlage 4.

Ze bezorgt aan het DGVL, volgens de modaliteiten van die bijlage :

- op trimestriële basis, ten laatste op 15 februari, 30 april, 30 september en 15 december van elk jaar : de projectdossiers voor alle investeringen die gekenmerkt zijn door een uitvoeringstermijn met een einddatum van het project, en collectieve dossiers voor de investeringen van doorlopende aard. De voornoemde datums kunnen worden gewijzigd in onderling akkoord tussen het DGVL en de N.M.B.S.;
- elk projectdossier of collectief dossier levert, in synthetische vorm, een zo getrouw mogelijk beeld van het investeringsproject op het gebied van doelstellingen, inhoud, planning en uitvoeringsverloop;
- op jaarbasis, vóór 30 juni van elk jaar : de projectfiches die bestemd zijn voor de externe communicatie, met name naar de Gewesten.

Bijlage 4 bepaalt, in hoofdstuk III.1, de minimale inhoud en het formaat van de projectdossiers, de collectieve dossiers en de projectfiches.

Naarmate de migratie waarvan sprake in artikel 28 vordert, steunt het DGVL op de projectdossiers en de collectieve dossiers om, voor rekening van de Staat, in te staan voor de opvolging en de controle van de uitvoering van de investeringsplannen en -programma's. Zijn ambtenaren verifiëren bij elke actualisering van de dossiers of hun gegevens volledig, correct en actueel zijn. Daartoe zijn ze gemachtigd om op het terrein en bij de N.M.B.S. alle vereiste verificaties en controles uit te voeren, met name in de boekhouding, en om deel te nemen aan de vergaderingen voor de projectopvolging die door de N.M.B.S. worden georganiseerd.

Na elke trimestriële actualisering van de dossiers bezorgt het DGVL aan de Minister van overheidsbedrijven een rapport over de stand van zaken van de verschillende projecten. Een kopie van dat rapport wordt naar de N.M.B.S. gestuurd.

Art. 27. Dans l'attente de la migration décrite sous l'article 28, la S.N.C.B. présente à la DGTT, selon les modalités définies dans le chapitre IV de l'annexe 4, les dossiers relatifs aux décisions d'investissements en vue de l'obtention du visa (appelé « feu vert ») de la DGTT, autorisant la comptabilisation des dépenses relatives (à ces décisions) à charge des crédits budgétaires correspondants.

La DGTT remet son avis dans les trente jours calendrier à partir de la date à laquelle le dossier relatif à la décision d'investissements a été reçu. Si la DGTT estime que le dossier est incomplet ou exige de plus amples explications, le délai susmentionné est interrompu à partir de la date à laquelle la DGTT en a informé la S.N.C.B. par écrit.

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

Les décisions d'investissements relatives au programme d'investissements d'une année déterminée doivent être présentées pour avis à la DGTT, au plus tard le 31 décembre de cette année.

La S.N.C.B. établit et transmet à la DGTT les rapports et listes comptables décrits dans l'annexe 4.

Art. 28. En vue du remplacement, à terme, du système de suivi et de contrôle des investissements par visa préalable (« feu vert ») relatif aux décisions d'investissements, par un système de suivi et de contrôle fondé exclusivement sur les dossiers de projets et les dossiers collectifs, les contractants au présent contrat s'engagent à mettre en œuvre le plan de migration décrit sous le chapitre V de l'annexe 4.

L'objectif est d'atteindre, par phases à convenir, la migration complète dans une période de trois ans à compter de la date d'entrée en vigueur du présent contrat de gestion; la S.N.C.B. et la DGTT procèdent à une évaluation à la fin de 2005, de 2006 et de 2007.

Dans le cadre de cette migration, et en dérogation à l'article 26, tous les dossiers de projets et dossiers collectifs, établis conformément à l'annexe 4 ou en phase de développement, sont transmis pour la première fois à la DGTT pour le 15 juillet 2005.

Dès que la qualité des dossiers de projets et dossiers collectifs le permet, la DGTT et la S.N.C.B. décident en concertation, sur base des critères mentionnés dans le chapitre V de l'annexe 4 si, pour les dossiers en question, la migration peut avoir lieu.

Art. 29. La S.N.C.B. négocie les conventions nécessaires pour la mise à disposition ou l'accès aux voyageurs des installations suivantes :

- avec Infrabel : l'infrastructure d'accueil dans les gares, comme les ascenseurs, escaliers, escalators, couloirs sous voies, quais, passerelles, recouvrements de quais, marquises et abris, etc.
- avec la S.N.C.B. Holding : les bâtiments de gare, les espaces de vente et d'information, les espaces d'attente, l'espace réservé aux chemins d'accès, les parkings, les dépôts pour vélos etc.

Ces conventions reconnaîtront explicitement le droit de la S.N.C.B. :

- d'exiger la délivrance et l'entretien des espaces mis à disposition en état de servir à l'usage pour lequel il sont mis à disposition;
- d'en jouir paisiblement pendant toute la durée de la mise à disposition.

En aucun cas un droit de modification unilatérale ne pourra être accordée à l'une ou l'autre partie contractante.

La gestion des gares gardées dont la liste figure en annexe 6 est confiée par la S.N.C.B. Holding à la S.N.C.B.. Celle-ci conclut dans les meilleurs délais un contrat avec la S.N.C.B. Holding concernant cette gestion et le transfert vers la S.N.C.B. des moyens financiers qui sont versés par l'Etat à la S.N.C.B. Holding pour cette activité. Ce contrat sera conforme aux principes énoncés dans le document figurant en annexe 7.

En ce qui concerne les équipements non techniques destinés à l'accueil des voyageurs qui constituent l'équipement de base d'une gare, qui sont installés dans les gares, sur les quais ou dans les couloirs sous voies menant aux quais (bancs, signalétique, etc.) et qui ont été transférés à la S.N.C.B. au 1<sup>er</sup> janvier 2005, la S.N.C.B. conclura un accord avec la S.N.C.B. Holding, respectivement avec Infrabel, afin que la propriété de cet équipement de base soit transférée à cette dernière à l'expiration du présent contrat de gestion. Cet accord règle notamment

Art. 27. In afwachting van de in artikel 28 beschreven migratie legt de N.M.B.S. aan het DGVL, volgens de modaliteiten bepaald in hoofdstuk IV van bijlage 4, de dossiers voor inzake de investeringsbeslissingen voor het verkrijgen van de goedkeuring (« groen licht » genoemd) van het DGVL, die toelaten de uitgaven met betrekking tot deze beslissingen ten laste van de overeenstemmende begrotingskredieten te boeken.

Het DGVL levert zijn advies binnen 30 kalenderdagen vanaf de datum waarop het dossier inzake de investeringsbeslissing werd ontvangen. Als het DGVL van oordeel is dat het dossier onvolledig is of dat het bijkomende uitleg vereist, wordt de bovengenoemde termijn onderbroken vanaf de datum waarop het DGVL de N.M.B.S. schriftelijk hierover heeft ingelicht.

Als de hierboven bedoelde termijn verstreken is zonder dat het DGVL een advies heeft bezorgd of bijkomende informatie heeft gevraagd, wordt ervan uitgegaan dat de investeringsbeslissing een gunstig advies heeft gekregen en dat het DGVL een investeringsnummer toekent.

De investeringsbeslissingen betreffende het investeringsprogramma van een bepaald jaar moeten ten laatste op 31 december van dat jaar voor advies aan het DGVL worden voorgelegd.

De N.M.B.S. stelt de in bijlage 4 beschreven boekhoudverslagen en -lijsten op en bezorgt ze aan het DGVL.

Art. 28. Met het oog op de vervanging, op termijn, van het systeem van investeringsopvolging en -controle door voorafgaand visum (« groen licht ») voor de investeringsbeslissingen, door een opvolg- en controlesysteem dat uitsluitend gebaseerd is op de projectdossiers en de collectieve dossiers, verbinden de partijen van dit contract zich ertoe het migratieplan uit te voeren zoals beschreven in hoofdstuk V van bijlage 4.

De doelstelling is het tot stand brengen, in overeen te komen fasen, van de volledige migratie in een periode van drie jaar, te rekenen vanaf de datum waarop dit beheerscontract van kracht wordt; de N.M.B.S. en het DGVL voeren een evaluatie uit op het einde van 2005, 2006 en 2007.

In het kader van die migratie, en in afwijking van artikel 26, worden alle projectdossiers en collectieve dossiers, opgesteld conform bijlage 4 of in de ontwikkelingsfase, voor de eerste keer tegen 15 juli 2005 aan DGVL bezorgd.

Zodra de kwaliteit van de projectdossiers en collectieve dossiers het mogelijk maakt, beslissen het DGVL en de N.M.B.S. in onderling overleg, op basis van de criteria vermeld in hoofdstuk V van bijlage 4 of de migratie voor de dossiers in kwestie kan plaatsvinden.

Art. 29. De N.M.B.S. onderhandelt over de vereiste overeenkomsten voor de terbeschikkingstelling van of de toegang tot de volgende installaties voor de reizigers :

- met Infrabel : onthaalinfrastructuur in de stations, zoals liften, trappen, roltrappen, spooronderdoorgangen, perrons, voetbruggen, overkappingen, schuildaken en schuilhuisjes enz.
- met de N.M.B.S. Holding : stationsgebouwen, verkoops- en inforuimtes, wachtruimtes, ruimte voor toegangswegen, parkings, fietsstallingen enz.

Die overeenkomsten moeten expliciet erkennen dat de N.M.B.S. het recht heeft :

- te eisen dat de ter beschikking gestelde ruimtes geleverd en onderhouden worden in een staat die geschikt is voor het gebruik waarvoor ze ter beschikking gesteld zijn;
- er ongestoord het genot van te hebben voor de volledige duur van de terbeschikkingstelling.

In geen geval mag een recht tot eenzijdige wijziging toegekend worden aan een van de contracterende partijen.

Het beheer van de bewaakte stations waarvan de lijst in bijlage 6 voorkomt, wordt door de N.M.B.S. Holding aan de N.M.B.S. toevertrouwd. Deze sluit met de N.M.B.S. Holding zo snel mogelijk een overeenkomst betreffende dat beheer en de overheveling naar de N.M.B.S. van de financiële middelen die door de Staat aan de N.M.B.S. Holding gestort zijn voor die activiteit. Die overeenkomst zal conform zijn met de principes die uiteengezet zijn in het document van bijlage 7.

Voor wat betreft de niet-technische uitrustingen voor het onthaal van de reizigers en die de basisuitrusting van een station vormen, die zich in de stations, op de perrons of in de onderdoorgangen naar de perrons bevinden (banken, signaletica enz.) en die per 1 januari 2005 aan de N.M.B.S. werden overgedragen, zal de N.M.B.S. een overeenkomst afsluiten met de N.M.B.S. Holding, respectievelijk met Infrabel, zodat tegen het verstrijken van dit beheerscontract, deze basisuitrusting in eigendom aan deze laatste is overgedragen. Deze overeenkomst regelt

l'entretien de cet équipement jusqu'à la date du transfert. L'équipement complémentaire financé par la S.N.C.B., visé à l'article 45, n'est pas soumis à cette disposition.

Les investissements en vue du remplacement de cet équipement de base ou les investissements dans un nouvel équipement de base équivalent, sont réalisés à charge de la S.N.C.B. Holding, respectivement d'Infrabel, qui en deviennent propriétaires.

Art. 30. Dans le cas d'infrastructures et de locaux techniques ou de service (ateliers, postes d'entretien, plates-formes de nettoyage, carwash, etc.) ainsi que leur équipement et outillage, utilisés pour le nettoyage, l'entretien, la maintenance et la réparation de matériel roulant aussi bien voyageurs que marchandises, les investissements à réaliser sont présentés sur base de clefs de répartition, justifiées techniquement afin de distinguer la partie à charge de l'Etat (matériel roulant voyageurs) de celle à charge de la S.N.C.B. (matériel roulant marchandises).

Les outils de programmation et/ou de suivi des investissements ferroviaires, dont question aux articles 24 à 28, feront, chacun selon leur propre niveau de détail, clairement la distinction entre les deux sources de financement pour ce type d'investissements.

La justification technique des clefs de répartition doit figurer dans les dossiers de projet et/ou les décisions d'investissements.

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

Art. 31. La S.N.C.B. assure des dessertes transfrontalières de proximité avec des trains du service intérieur jusqu'aux grandes gares transfrontalières :

- en Allemagne : Aix-la-Chapelle;
- en France : Lille, Jeumont;
- au Luxembourg : Luxembourg et Trois-Vierges;
- aux Pays-Bas : Maastricht, Roosendaal.

Ces dessertes font l'objet d'un accord avec les sociétés ferroviaires limitrophes. La S.N.C.B. coordonne d'initiative les contacts avec les instances concernées.

Selon les possibilités techniques et tarifaires et sans préjudice de la nécessaire contribution des chemins de fer étrangers, la S.N.C.B. présente à l'Etat, pour la fin 2005, les améliorations d'offre possibles aux dessertes actuelles ou l'introduction d'offres nouvelles sur les 8 axes suivants :

- La Panne - Dunkerque;
- Courtrai - Mouscron/Tournai - Tourcoing - Roubaix - Lille;
- Virton - Athus / Arlon - Athus - Luxembourg;
- Welkenraedt - Aachen;
- Visé - Eysden - Maastricht;
- Essen - Roosendaal;
- Hasselt - Maastricht;
- Mons - Quiévrain - Valenciennes.

Dans chaque cas, une étude socio-économique est réalisée.

L'intervention financière de l'Etat peut, le cas échéant, être adaptée par avenant au présent contrat pour compenser l'éventuel coût net découlant de la modification de la production et de la tarification adaptée, en tenant compte d'éventuelles variations dans les recettes perçues.

#### V. Mission de service public relative aux prestations que la S.N.C.B. est tenue de fournir pour les besoins de la Nation

Art. 32. A la requête des institutions dûment mandatées, le SPF Intérieur, à l'intermédiaire de la Direction générale Centre de Crise (DGCC), et le Ministère de la Défense, à l'intermédiaire de l'Etat-major de l'Armée, la S.N.C.B. participe selon ses compétences à la préservation des intérêts vitaux de la Nation et à la satisfaction des besoins essentiels de la population :

1. l'ordre public, c'est-à-dire la tranquillité, la salubrité et la sécurité publique;
2. le potentiel socio-économique du pays;
3. la souveraineté nationale et les institutions publiques établies par la Constitution et les lois;

onder meer het onderhoud van deze uitrusting tot de datum van overdracht. De door de N.M.B.S. gefinancierde, en in artikel 45 bedoelde bijkomende uitrusting is niet aan deze bepaling onderworpen.

Investerings ter vervanging van deze basisuitrusting of investeringen in nieuwe, vergelijkbare basisuitrusting gebeuren ten laste van N.M.B.S. Holding, respectievelijk van Infrabel, die er eigenaars van worden.

Art. 30. In het geval van infrastructuur en lokalen voor de dienst of voor technisch gebruik (werkplaatsen, onderhoudsposten, reinigingsplatformen, carwash enz.), alsook hun uitrusting en gereedschap, dat wordt gebruikt voor de reiniging, het onderhoud, de instandhouding en de herstelling van rollend materieel voor zowel reizigers als goederen, worden de uit te voeren investeringen voorgesteld op basis van verdeelsleutels, die technisch gerechtvaardigd zijn zodat men het gedeelte ten laste van de Staat (rollend materieel reizigers) kan onderscheiden van het deel ten laste van de N.M.B.S. (rollend materieel goederen).

De instrumenten voor programmering en/of opvolging van de spoorweginvesteringen waarvan sprake in de artikelen 24 tot 28, zullen, elk volgens hun detailniveau, duidelijk het verschil maken tussen de twee financieringsbronnen voor dat type van investeringen.

De technische rechtvaardiging van de verdeelsleutels moet voorkomen in de projectdossiers en/of de investeringsbeslissingen.

#### IV. Opdracht van openbare dienst met betrekking tot het grensoverschrijdend reizigersvervoer met treinen van de gewone dienst

Art. 31. De N.M.B.S. verzekert grensoverschrijdende bedieningen tot kort over de grens met treinen van de binnenlandse dienst tot aan de grote stations over de grens :

- in Duitsland : Aken;
- in Frankrijk : Rijsel, Jeumont;
- in Luxemburg : Luxembourg en Trois-Vierges;
- in Nederland : Maastricht, Roosendaal.

Die bedieningen zijn het voorwerp van een akkoord met de buurnetten. De N.M.B.S. coördineert op eigen initiatief de contacten met de betrokken instanties.

Afhankelijk van de technische en tariefmogelijkheden en onverminderd de noodzakelijke bijdrage van de buitenlandse spoorwegmaatschappijen, legt de N.M.B.S. tegen eind 2005 aan de Staat de mogelijke verbeteringen voor betreffende het aanbod voor de huidige bedieningen of betreffende het invoeren van nieuwe aanbodregelingen op de volgende 8 assen :

- De Panne - Duinkerke;
- Kortrijk - Moeskroen/Doornik - Tourcoing - Roubaix - Rijsel;
- Virton - Athus / Aarlen - Athus - Luxembourg;
- Welkenraedt - Aken;
- Wezet - Eysden - Maastricht;
- Essen - Roosendaal;
- Hasselt - Maastricht;
- Bergen - Quiévrain - Valenciennes.

In elk van de gevallen wordt een sociaal-economische studie gemaakt.

De financiële tegemoetkoming van de Staat kan in voorkomend geval aangepast worden door een bijvoegsel bij dit contract om de eventuele nettokost te compenseren die voortvloeit uit de wijziging van de productie en van de aangepaste tarifiering, rekening houdend met eventuele schommelingen in de geïnde ontvangsten.

#### V. Opdracht van openbare dienst met betrekking tot de prestaties die de N.M.B.S. moet leveren voor de behoeften van de Natie

Art. 32. De N.M.B.S. neemt, volgens haar bevoegdheden, deel aan het bewaren van de vitale belangen van de Natie en aan de vervulling van de essentiële behoeften van de bevolking, op verzoek van de degelijk gemandateerde instellingen, de FOD Binnenlandse Zaken, via de Algemene Directie CrisisCentrum (ADCC) en de Ministerie van Defensie, via de Staf van het Leger :

1. de openbare orde, d.i. de openbare rust, de gezondheid en de publieke veiligheid;
2. het sociaal-economisch potentieel van het land;
3. de nationale soevereiniteit en de openbare instellingen opgericht bij de Grondwet en de wetten;

## 4. l'intégrité du territoire national.

La S.N.C.B. exerce cette mission en temps de paix comme de guerre, dans le cadre :

- de la loi du 31 décembre 1963 sur la protection civile, l'arrêté royal du 19 juin 1990 fixant le mode d'établissement des plans d'urgence et d'intervention, l'arrêté royal du 31 janvier 2003 portant fixation du plan d'urgence pour les événements et situations de crise nécessitant une coordination ou une gestion de l'échelon national et l'accord de coopération du 21 juin 1999 entre l'Etat fédéral, les Régions flamande et wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale concernant la maîtrise des dangers liés aux accidents majeurs impliquant des substances dangereuses;

- des dispositions prises par la proclamation de la mobilisation.

De manière spécifique, la S.N.C.B. contribue à garantir le bon état permanent de fonctionnement de l'outil ferroviaire et celle de la continuité de la circulation des services ferroviaires. Il s'agit notamment de :

- la participation aux formations et exercices civils et militaires;
- la mise à disposition des informations relatives au réseau de référence (e.a. Système GIS);
- l'identification des points critiques, vitaux et sensibles (CRIVISEN);
- la prise en compte des avis contraignants de la Commission interministérielle des Chemins de fer (CICF), du Comité interministériel du Renseignement et de la Sécurité et l'entretien de l'infrastructure maintenue;
- l'existence d'un Bureau de défense en charge des relations et des études liées aux besoins de la Nation et à l'OTAN.

La S.N.C.B. établit, en conséquence, avec la S.N.C.B. Holding et Infrabel une convention réglant la collaboration entre elles; celle-ci précise les représentations et les prestations respectives de leur ressort. Elles associent la Direction générale Transport terrestre à son élaboration et lui communiquent la convention et toute information utile relative à son application.

## VI. La politique tarifaire

Art. 33. Conformément à la politique tarifaire et aux règles énoncées ci-après, la S.N.C.B. détermine la gamme, la nature et le niveau des prix pour le transport des voyageurs avec des trains du service ordinaire.

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 annuel 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 47, est supérieure à 90 %, le pourcentage d'indexation ainsi obtenu peut, toutefois, être augmenté au prorata du dépassement de ce 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 œuvre.

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

$$3 \times (\text{régularité effective} - 90 \%) / 10 \%$$

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

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

2° Les titres de transport entrant en ligne de compte sont les suivants :

- les validations mensuelles et annuelles des cartes train trajet et des cartes train scolaires (tant pour les - de 18 ans que pour les + de 18 ans);
- les billets à prix plein;
- les Go Pass;
- les Rail Pass.

## 4. de integriteit van het nationale grondgebied.

De N.M.B.S. voert deze opdracht uit, zowel in vreedstijd als in oorlogstijd, in het kader van :

- de wet van 31 december 1963 betreffende de civiele bescherming, het koninklijk besluit van 19 juni 1990 dat het opstellen regelt van de nood- en interventieplannen, het koninklijk besluit van 31 januari 2003 tot vaststelling van het noodplan voor crisisgebeurtenissen en -situaties die een coördinatie of een beheer op nationaal niveau vereisen en het samenwerkingsakkoord van 21 juni 1999 tussen de Federale Staat, de Vlaamse en Waalse Gewesten en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest inzake het beheersen van gevaren verbonden aan ernstige ongevallen met gevaarlijke stoffen;

- de bepalingen die voortvloeien uit de afkondiging van mobilisatie.

Specifiek, draagt de N.M.B.S. bij tot het waarborgen dat de spoorweginrichting permanent in goede staat van werking wordt gehouden en dat de continuïteit van het spoorwegverkeer verzekerd wordt. Het gaat in het bijzonder om :

- de deelname aan civiele en militaire opleidingen en oefeningen;
- het ter beschikking stellen van informatie betreffende het referentienetwerk (o.a. GIS-systeem);
- de identificatie van de kritieke, vitale en gevoelige punten (CRIVISEN);
- het rekening houden met de bindende adviezen van de Interministeriële Commissie der Spoorwegen (ICS), het Interministerieel Comité voor Inlichting en Veiligheid en het onderhoud van de in stand gehouden infrastructuur;
- het bestaan van een Defensiebureau dat belast is met de relaties en studies die verband houden met de behoeften van de Natie en de NAVO.

De N.M.B.S. stelt bijgevolg met de N.M.B.S. Holding en Infrabel een overeenkomst op die hun onderlinge samenwerking regelt; daarin worden de vertegenwoordigingen gepreciseerd en de respectieve prestaties die onder hun bevoegdheid vallen. Ze betrekken het Directoraat-generaal Vervoer te Land bij de uitwerking ervan en brengen de overeenkomst en alle informatie die nuttig is voor de toepassing ervan, ter kennis van het DGVL.

## VI. Het Tariefbeleid

Art. 33. Overeenkomstig het tariefbeleid en de hiernavolgende regels bepaalt de N.M.B.S. het gamma, de aard en het niveau van de prijzen voor het vervoer van reizigers met treinen van de gewone dienst.

De prijsverhoging vóór afronding van alle in punt 2° vermelde vervoerbewijzen, uitgedrukt in gewogen gemiddelde volgens het volume van de verschillende uitgegeven bewijzen in de loop van het burgerlijk jaar dat voorafgaat aan de goedkeuringsdatum van de tarieven, mag hoogstens variëren tot beloop van de jaarlijkse stijging van de gezondheidsindex. De gezondheidsindex is die van de maand juni die aan de tariefverhoging voorafgaat.

Als de regelmaat van de reizigerstreinen, zoals bepaald in artikel 47, hoger dan 90 % ligt, mag het zo verkregen indexeringspercentage evenwel verhoogd worden naar rato van de overschrijding van die drempel, en dit voor zover het effectieve globale aanbod van de N.M.B.S., uitgedrukt in trein-kilometers, minstens gelijkaardig blijft aan het huidige.

De toe te passen formule voor het aanvullende percentage is de volgende :

$$3 \times (\text{effectieve regelmaat} - 90 \%) / 10 \%$$

De effectieve regelmaat is het gemiddelde van de twaalf maandcijfers van de periode die eindigt in juni die aan de tariefverhoging voorafgaat.

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

2° De in aanmerking te nemen vervoerbewijzen zijn de volgende :

- de maandelijkse en jaarlijkse valideringen voor traject- en schoolreinkaarten (voor zowel -18 als +18-jarigen);
- de biljetten tegen volle prijs;
- de Go Pass;
- de Rail Pass.

Afin d'accroître sa part de marché et sans porter préjudice au volume attendu de recettes, la S.N.C.B. s'engage dans ce cadre à développer une politique tarifaire rencontrant les besoins des principaux segments du marché. Ici, il est notamment tenu compte de l'évolution de la concurrence et de ses prix, ainsi que du profil des clients.

La S.N.C.B. peut aussi proposer d'autres augmentations tarifaires en raison des améliorations réalisées pour les clients et de la plus grande valeur ajoutée. Les dispositions relatives à ces augmentations tarifaires seront reprises dans un avenant au contrat de gestion.

En cas d'augmentation du prix des sillons ou du taux de T.V.A. applicable aux titres de transport ferroviaire, la S.N.C.B. sera compensée soit par une autorisation plus large d'augmenter ses tarifs soit par une augmentation de sa dotation.

Art. 34. L'Etat garantit à la S.N.C.B. une compensation financière visée à l'article 76 pour la perte de recettes résultant d'avantages sur les tarifs applicables au transport de voyageurs ainsi que de gratuités qu'elle est tenue d'accorder à plusieurs catégories de bénéficiaires, dont la liste figure à l'annexe 8, partie 1.

La DGT se concerte avec les instances en charge de ces catégories patriotiques pour la mise au point d'une carte de bénéficiaire unique.

Sous réserve de cette mise au point, et si possible pour le 1<sup>er</sup> février 2006, la S.N.C.B. s'engage à accorder la gratuité de transport à toutes les catégories à caractère patriotique figurant à l'annexe 8, partie 1, dans le cadre de l'enveloppe financière visée à l'article 76.

La perte de recettes résultant d'autres réductions tarifaires ou gratuités accordées au personnel de certains SPF ou organismes est compensée par ces derniers, dans le cadre des conventions signées entre eux et la S.N.C.B..

La liste de ces bénéficiaires figure à l'annexe 8, partie 2.

La S.N.C.B. collabore activement au groupe de travail mis en place par le SPF Mobilité et Transport en vue de la révision du règlement sur les conditions d'octroi et la délivrance des cartes « famille nombreuse ».

Art. 35. Afin de tendre vers la gratuité du transport domicile-lieu de travail par chemin de fer en deuxième classe ainsi que sur le réseau de la STIB sur base d'une carte train mixte, la S.N.C.B. prendra à sa charge l'intervention du travailleur, selon les modalités fixées à l'annexe 9 et dans les limites de l'enveloppe budgétaire prévue à l'article 79.

Art. 36. La tarification à appliquer sur le trafic transfrontalier tel que précisé à l'article 31 nécessite la mise en œuvre d'une structure tarifaire différente de celle qui s'applique en trafic intérieur. Pour éviter le cumul de deux tarifications pleines, du fait du changement de réseau, la S.N.C.B. s'efforce de trouver un accord avec chaque autorité et opérateur concerné, permettant d'avoir un tarif d'un niveau raisonnable et attractif. Par ailleurs, il y aura lieu d'éviter toute anomalie dans les conditions d'émission et de prix des titres de transport mis en œuvre, pouvant éventuellement défavoriser un émetteur par rapport à l'autre.

La S.N.C.B. négocie avec les réseaux voisins concernant l'application des tarifs intérieurs au trafic transfrontalier, et ce jusqu'à la première gare importante après la frontière si cela engendre un meilleur rapport coûts/bénéfices pour la S.N.C.B..

Art. 37. A l'occasion de chaque adaptation tarifaire, la S.N.C.B. communique à l'Etat (représenté par la DGT) la gamme des titres de transport et les tarifs appliqués pour le transport intérieur de voyageurs assuré par des trains du service ordinaire, et ce deux mois avant qu'ils ne soient portés à la connaissance du public. Celui-ci doit en être informé au moins dix jours avant la date de leur entrée en vigueur.

Cette disposition ne porte pas préjudice à la mise en œuvre immédiate par la S.N.C.B. de nouveaux titres de transport commerciaux.

Art. 38. Conjointement avec les sociétés régionales de transport, la S.N.C.B. participe activement au sein du groupe de travail interministériel en vue de trouver un accord concernant l'application de l'accord interministériel de 1999 relatif à la détermination des zones tarifaires.

Om haar marktaandeel te vergroten en zonder dat dit nadelige gevolgen heeft voor het verwachte volume van de ontvangsten, verbindt de N.M.B.S. zich er in dit kader toe een tariefbeleid te ontwikkelen dat aangepast is aan de behoeften van de voornaamste marktsegmenten. Hierbij wordt onder meer rekening gehouden met de evolutie van de concurrentie en haar prijzen, alsmede het profiel van de klanten.

De N.M.B.S. kan ook andere tariefstijgingen voorstellen op grond van de voor de klanten gerealiseerde verbeteringen en de grotere toegevoegde waarde. De bepalingen in verband met deze tariefstijgingen zullen in een bijvoegsel bij het beheerscontract opgenomen worden.

Bij een verhoging van de prijs van de treinpaden of van het BTW-tarief op de vervoerbewijzen, zal de N.M.B.S. gecompenseerd worden door ofwel een ruimere machtiging om haar tarieven te verhogen, ofwel door een verhoging van haar toelage.

Art. 34. De Staat waarborgt aan de N.M.B.S. een financiële compensatie, zoals bedoeld in artikel 76, voor de ontvangstderving ten gevolge van tariefvoordelen voor het reizigersvervoer alsook kosteloos vervoer, die ze aan verschillende categorieën van begunstigten moet toekennen, en waarvan de lijst is opgenomen in bijlage 8, deel 1.

Het DGVL overlegt met de instanties die met die patriottische categorieën belast zijn om één enkele begunstigenkaart uit te werken.

Onder voorbehoud van die uitwerking, en zo mogelijk tegen 1 februari 2006, verbindt de N.M.B.S. zich ertoe kosteloos vervoer toe te kennen aan alle in bijlage 8, deel 1 genoemde categorieën van patriottische aard, in het kader van de in artikel 76 bedoelde financiële enveloppe.

De ontvangstderving ten gevolge van andere tariefverminderingen of kosteloos vervoer die aan het personeel van bepaalde FOD's of organismen zijn toegekend, wordt door deze laatsten gecompenseerd in het kader van de door hen en de N.M.B.S. ondertekende overeenkomsten.

De lijst van de begunstigten is weergegeven in bijlage 8, deel 2.

De N.M.B.S. neemt actief deel aan de door de FOD Mobiliteit en Vervoer opgerichte werkgroep met het oog op de herziening van het reglement op de voorwaarden voor toekenning en afgifte van de kaarten « grote gezinnen ».

Art. 35. Om te streven naar de kosteloosheid van het spoorvervoer tweede klas tussen de woonplaats en het werk, alsook van het MIVB-vervoer op basis van een gemengde treinkaart, zal de N.M.B.S. de werknemersbijdrage te haren laste nemen, volgens de in bijlage 9 vastgelegde modaliteiten en binnen de grenzen van de budgettaire enveloppe waarin in artikel 79 is voorzien.

Art. 36. De op het grensoverschrijdend verkeer toe te passen tarifiering zoals vermeld in artikel 31 vereist de invoering van een tariefstructuur die verschilt van die welke voor het binnenlands verkeer geldt. Om de samenvoeging van twee volle tarieven te vermijden vanwege de wisseling van spoorwegnet, levert de N.M.B.S. inspanningen om met iedere betrokken overheid en operator een akkoord te vinden zodat er één redelijk en aantrekkelijk tarief kan gelden. Daarenboven moeten alle anomalieën vermeden worden inzake de geldende uitgiftevoorwaarden en de prijzen van de vervoerbewijzen, waardoor een uitgever eventueel nadeel kan ondervinden ten opzichte van een andere.

De N.M.B.S. onderhandelt met de buurnetten over de toepassing van de binnenlandse tarieven op het grensoverschrijdend verkeer, en dit tot aan het eerste grote station over de grens, als dat voor de N.M.B.S. een betere kosten/batenverhouding oplevert.

Art. 37. Bij elke prijsaanpassing deelt de N.M.B.S. aan de Staat (vertegenwoordigd door het DGVL) het gamma van de vervoerbewijzen en de geldende tarieven mee voor het binnenlands vervoer van reizigers met treinen van de gewone dienst, en dit twee maanden voordat ze aan het publiek bekendgemaakt worden. Het publiek moet er minstens tien dagen voor de datum van invoering over ingelicht worden.

Deze bepaling belet niet dat de N.M.B.S. nieuwe commerciële vervoerbewijzen onmiddellijk mag invoeren.

Art. 38. De N.M.B.S. participeert samen met de regionale vervoer-maatschappijen actief in de interministeriële werkgroep met het oog op het vinden van een akkoord over de toepassing van het interministeriële akkoord van 1999 over de vaststelling van de tarifaire zones.

La S.N.C.B. s'engage à poursuivre la concertation avec les sociétés régionales de transport afin d'aboutir à une intégration tarifaire plus poussée et à une intégration éventuelle des titres de transport pour la région de Bruxelles, surtout en vue du futur réseau RER autour de la capitale.

Art. 39. Chaque année, la S.N.C.B. présente au Ministre des Entreprises publiques et au Ministre de la Mobilité, avant le 30 avril, un rapport d'évaluation relatif à l'impact de la politique tarifaire pendant l'exercice précédent. Ce rapport contiendra notamment les éléments suivants :

- par produits tarifaires, réductions et gratuités : évolution en nombre de voyageurs et de voyageurs-km et des commentaires sur les tendances;
- évaluation de l'impact des mesures tarifaires prévues dans le présent contrat sur la mobilité;
- gratuité du transport domicile-lieu de travail : utilisation du budget, évolution du nombre de clients en général et suivant le secteur (public, entreprise publique autonome, privé) et pour le secteur privé suivant le code NACE.

Le rapport à fournir avant le 30 avril 2005 respecte la disposition correspondante du précédent contrat des gestion.

#### VII. Qualité du service

Art. 40. La S.N.C.B. s'engage dans le cadre de ses compétences à utiliser au mieux les moyens dont elle dispose pour offrir des services de haute qualité aux voyageurs. La S.N.C.B. est en première ligne en sa qualité de transporteur et elle mènera ses actions en concertation avec la S.N.C.B. Holding et Infrabel, ainsi qu'avec toute autre entreprise de transport de voyageurs. Les accords sont entérinés dans des contrats définissant le niveau de service.

Art. 41. En ce qui concerne le transport de voyageurs, la S.N.C.B. met particulièrement l'accent sur les aspects suivants concernant la qualité des services :

- accueil des voyageurs et le sentiment de sécurité des voyageurs;
- relations avec les voyageurs;
- informations communiquées aux voyageurs;
- régularité et fiabilité du trafic;
- confort du matériel roulant;
- mesures en faveur des personnes à mobilité réduite.

Art. 42. En matière de parkings, la S.N.C.B. conclut des accords avec la S.N.C.B. Holding pour les gares reprises dans l'annexe 10 ou gère elle-même les parkings des gares dont la liste figure en annexe 6, de manière à rencontrer les objectifs du Gouvernement en cette matière.

Avant le 1<sup>er</sup> septembre 2005, la S.N.C.B. lancera conjointement avec la S.N.C.B. Holding une expérience pilote visant à garantir un accès gratuit et prioritaire aux détenteurs d'une carte train dans une dizaine de gares réparties équitablement sur l'ensemble du réseau.

La S.N.C.B. réalisera, conjointement avec la S.N.C.B. Holding, l'analyse coûts-bénéfices du projet pilote précité. Sur cette base, un plan d'action commun sera élaboré par la S.N.C.B.-Holding conjointement avec la S.N.C.B., tenant compte en priorité des éléments suivants :

- amélioration des capacités en fonction des besoins des voyageurs;
- priorité d'accès pour les voyageurs munis d'une carte - train à un prix le plus bas possible et accès gratuit si possible et moyennant un système de contrôle;
- l'objectif de tarifs attractifs pour les voyageurs occasionnels et prix de marché pour les non voyageurs;
- la sécurité des biens et des personnes.

Ce plan d'action commun contiendra une proposition motivée d'investissements de manière à atteindre une offre suffisante de parkings pour les gares les plus fréquentées.

Il sera présenté au Ministre des Entreprises publiques pour le 31 janvier 2006 au plus tard.

La mise à disposition dans les gares figurant en annexe 2, de parkings pour vélos en nombre suffisant pour les voyageurs, en tenant compte des besoins exprimés, est un objectif prioritaire pour la S.N.C.B.

De N.M.B.S. verbindt zich tot verder overleg met de regionale vervoermaatschappijen om te komen tot een verdere tariefintegratie en mogelijke integratie van vervoerbewijzen voor de regio Brussel, zeker met het oog op het toekomstige GEN-netwerk rond de hoofdstad.

Art. 39. Vóór 30 april van elk jaar stuurt de N.M.B.S. aan de Minister van Overheidsbedrijven en aan de Minister van Mobiliteit een evaluatierapport over de impact van het tariefbeleid tijdens het voorgaande boekjaar. Dat rapport moet in het bijzonder de volgende elementen bevatten :

- per tariefproduct, korting en kosteloosheid : evolutie in aantal reizigers en reizigers-km en de commentaren betreffende tendensen;
- evaluatie van de impact van de tariefmaatregelen in het voorliggende beheerscontract op de mobiliteit;
- kosteloosheid van het vervoer woonplaats-werk : gebruik van het budget, evolutie van het aantal klanten in het algemeen en volgens sector (openbare, autonoom overheidsbedrijf, privé) en voor de privésector volgens de NACE-code.

Het vóór 30 april 2005 te leveren rapport respecteert de overeenkomstige bepaling van het voorgaande beheerscontract.

#### VII. Kwaliteit van de dienst

Art. 40. De N.M.B.S. verbindt zich in het kader van haar bevoegdheden ertoe, de middelen waarover ze beschikt zo goed mogelijk te gebruiken om de reizigers diensten van hoge kwaliteit te leveren. De N.M.B.S. staat in de functie van vervoerder in eerste lijn en zal haar acties voeren in overleg met de N.M.B.S. Holding en Infrabel, alsook met elke andere onderneming voor reizigersvervoer. De afspraken worden verankerd in overeenkomsten die het niveau van de dienstverlening regelen.

Art. 41. Wat het reizigersvervoer betreft, legt de N.M.B.S. met betrekking tot de kwaliteit van haar dienstverlening vooral de nadruk op de volgende aspecten :

- reizigersonthaal en het veiligheidsgevoel van de reizigers;
- relaties met de reizigers;
- informatie medegedeeld aan de reizigers;
- regelmaat en betrouwbaarheid van het verkeer;
- comfort van het rollend materieel;
- maatregelen ten voordele van de personen met beperkte mobiliteit.

Art. 42. Inzake parkings sluit de N.M.B.S. overeenkomsten met de N.M.B.S. Holding voor de stations die in bijlage 10 voorkomen of beheert ze zelf de parkings van de stations die voorkomen in de lijst van bijlage 6, om zodoende de doelstellingen terzake van de Regering te bereiken.

Vóór 1 september 2005 zal de N.M.B.S. samen met de N.M.B.S. Holding een pilootproject opstarten om kosteloze en prioritaire toegang te waarborgen aan de treinkaarthouders in een tiental stations die gelijkmatig over het hele net zijn gespreid.

De N.M.B.S. zal samen met de N.M.B.S. Holding de kosten/batenanalyse maken van het voormelde pilootproject. Op basis daarvan zal de N.M.B.S. Holding samen met de N.M.B.S. een gemeenschappelijk actieplan uitwerken, bij voorrang rekening houdend met de volgende elementen :

- capaciteitsverbetering volgens de behoeften van de reizigers;
- prioritaire toegang voor de reizigers met een treinkaart tegen de laagst mogelijke prijs en zo mogelijk kosteloze toegang, middels een controlesysteem;
- de doelstelling van aantrekkelijke tarieven voor de gelegenhedsreizigers en marktprijzen voor de niet-reizigers;
- de veiligheid van goederen en personen.

Dat gemeenschappelijk actieplan zal een gemotiveerd investeringsvoorstel omvatten om een voldoende groot parkeeraanbod te bereiken voor de meest gefrequenteerde stations.

Het moet ten laatste tegen 31 januari 2006 aan de Minister van Overheidsbedrijven voorgelegd worden.

De terbeschikkingstelling in de stations die in bijlage 2 voorkomen, van een toereikend aantal fietsenstallingen voor de reizigers is, rekening houdend met de aangegeven behoeften, een prioritaire doelstelling voor de N.M.B.S.

Art. 43. La S.N.C.B. veille à la qualité du service rendu dans tous les espaces accessibles à la clientèle (zones voyageurs dans la chaîne de mobilité) visés à l'article 29. Ces zones concernent :

- les parkings, particulièrement ceux dont la gestion lui est confiée par la S.N.C.B. Holding et dont la liste figure en annexe 6;
- les accès aux gares et aux quais, ouverts aux voyageurs;
- les espaces d'attente à l'intérieur et à l'extérieur des gares;
- les espaces de vente et d'information;
- les espaces réservés aux consignes à bagages;
- les accès aux quais (dont l'équipement dédié aux voyageurs à mobilité réduite);
- les espaces d'attente sur les quais;
- les espaces de transit vers les autres moyens de transport (kiss en ride aménagés, zones taxis, zone de transfert vers les bus...).

Une attention particulière est portée :

- au remplacement ou à la réparation durable et dans les meilleurs délais d'équipements présentant des dysfonctionnements chroniques (ascenseurs, escalators, éclairage, ...);
- à la remise en état des dégradations causées par le vandalisme;
- à la propreté.

Art. 44. La S.N.C.B. est attentive à ce que son personnel observe, dans toute situation, des normes élevées de compétence, de prévention, de présentation, d'amabilité, de politesse et de disponibilité.

La S.N.C.B. étudie des mesures préventives en vue de favoriser les comportements de respect et de politesse de la clientèle envers son personnel. Elle s'inscrit dans les initiatives prises par l'Etat dans ce domaine.

Les points de ventes, dans les gares ou dans les trains, doivent être équipés de moyens de distribution et d'information les plus adéquats. La S.N.C.B. poursuit son effort d'équipement en matière de distribution de titres de transport notamment en vue de réduire les temps d'attente et d'accroître les possibilités d'information.

Art. 45. Afin que l'équipement de base dont la S.N.C.B. Holding et Infrabel ont la propriété réponde à une norme de qualité plus élevée, la S.N.C.B. peut prévoir un équipement supplémentaire dont elle assurera le financement.

Les investissements supplémentaires dans la zone d'accueil des voyageurs dans les gares sont repris dans le programme d'investissement annuel de la S.N.C.B.

Art. 46. La S.N.C.B. s'engage à mettre à la disposition des voyageurs toutes les informations utiles concernant tant les horaires prévus que les horaires en real time, les tarifs et les conditions générales de transport. La S.N.C.B. emploie les canaux mis à sa disposition et utilisés par les principaux segments du marché, et tient compte des moyens disponibles (gares, par téléphone, site web S.N.C.B., mailing, tiers, entreprises,...).

La S.N.C.B. conclut des accords avec Infrabel concernant la diffusion de l'information via la sonorisation, les installations d'affichage des trains, les écrans vidéo et les autres supports d'information (affiches).

Art. 47. Les accords nécessaires en matière de régularité sont conclus avec Infrabel et la S.N.C.B. Holding.

La S.N.C.B. collabore activement avec Infrabel à l'organisation commune « suivi de la régularité » et à la Task Force Régularité créée par la S.N.C.B. Holding.

Conformément à sa tâche de surveillance de la qualité, la S.N.C.B. veille au suivi de la régularité sur la base des renseignements qu'elle reçoit d'Infrabel.

La S.N.C.B. accorde une compensation forfaitaire et en nature aux voyageurs victimes :

- de retards fréquents de plus de 15 minutes sur une ligne, la fréquence étant évaluée sur base annuelle;
- d'un retard supérieur à 120 minutes.

Une évaluation de cette mesure sera réalisée pour le 15 février 2007 avec examen de l'opportunité d'étendre la compensation à des retards inférieurs à 120 et supérieurs à 90 minutes.

Art. 43. De N.M.B.S. waakt over de kwaliteit van de geleverde dienst in alle in artikel 29 bedoelde ruimten die voor de cliënteel toegankelijk zijn (reizigerszones in de mobiliteitsketen). Die zones betreffen :

- de parkings, vooral die waarvan het beheer haar is toevertrouwd door de N.M.B.S. Holding en waarvan de lijst voorkomt in bijlage 6;
- de voor de reizigers openstaande toegangen tot de stations en perrons;
- de wachruimten binnen en buiten de stations;
- de verkoop- en inforuimtes;
- de voor bagagekluisen voorbehouden ruimten;
- de toegangen tot de perrons (waaronder de uitrusting bestemd voor de reizigers met beperkte mobiliteit);
- de wachruimten op de perrons;
- de transitruimten naar de andere vervoermiddelen (aangelegde kiss and ride-zones, taxizones, overstapzone naar de bussen...).

Er wordt bijzondere aandacht besteed aan :

- het zo spoedig mogelijk vervangen of het duurzaam herstellen van uitrustingen die chronische functiestoornissen (liften, roltrappen, verlichting, ...);
- het herstellen van de beschadigingen die worden veroorzaakt door vandalisme;
- de netheid.

Art. 44. De N.M.B.S. ziet erop toe dat haar personeel in alle omstandigheden de hoge normen inzake bekwaamheid, gediensigheid, voorkomen, vriendelijkheid, beleefdheid en beschikbaarheid respecteert.

De N.M.B.S. bestudeert preventieve maatregelen om respectvol en beleefd gedrag van de reizigers ten opzichte van haar personeel te bevorderen. Ze werkt mee aan initiatieven die de Staat op dat vlak zou nemen.

De verkooppunten in de stations of in de treinen moeten uitgerust zijn met de meest geschikte distributie- en informatiemiddelen. De N.M.B.S. zet haar inspanningen inzake de distributie van vervoerbewijzen voort, meer bepaald om de wachttijden te beperken en meer informatiemogelijkheden te creëren.

Art. 45. Teneinde de basisuitrusting in eigendom van de N.M.B.S.-Holding en Infrabel te laten voldoen aan een verhoogde kwaliteitsnorm kan de N.M.B.S. voorzien in een door haar te financieren bijkomende uitrusting.

De bijkomende investeringen in de stationszone voor het onthaal van de reizigers worden opgenomen in het jaarlijkse investeringsprogramma van de N.M.B.S.

Art. 46. De N.M.B.S. verbindt zich ertoe, de reizigers alle nuttige informatie ter beschikking te stellen in verband met de dienstregelingen, zowel de geplande als deze in real time, de tarieven en de algemene reisvoorwaarden. De N.M.B.S. maakt gebruik van de haar ter beschikking staande en door de voornaamste marktsegmenten gebruikte kanalen en houdt rekening met de beschikbare middelen (stations, per telefoon, N.M.B.S.-website, mailing, derden, bedrijven,...).

De N.M.B.S. maakt afspraken met Infrabel over de infoverstrekking via de omroepinstallatie, de treinaanwijsinstallaties, de videoschermen en de andere informatiedragers (affiches).

Art. 47. Met Infrabel en N.M.B.S. Holding worden de nodige afspraken gemaakt in verband met de stiptheid.

De N.M.B.S. werkt actief mee met Infrabel aan de gemeenschappelijke organisatie « opvolging van de regelmaat » en aan de Task Force Regelmaat die door de N.M.B.S. Holding is opgericht.

De N.M.B.S. bewaakt, in hoofde van haar toezicht op de kwaliteit, de opvolging van de regelmaat op basis van de inlichtingen die zij van Infrabel krijgt.

De N.M.B.S. kent een vaste compensatie in natura toe aan de reizigers die het slachtoffer zijn :

- van frequente vertragingen van meer dan 15 minuten op een lijn, waarbij de frequentie op jaarbasis wordt geëvalueerd;
- van een vertraging van meer dan 120 minuten.

Die maatregel zal tegen 15 februari 2007 geëvalueerd worden, met een onderzoek naar de opportuniteit van een uitbreiding van de compensatie voor vertragingen van minder dan 120 maar meer dan 90 minuten.

Art. 48. Lors de l'acquisition du nouveau matériel roulant, la S.N.C.B. veille aux aspects qualitatifs suivants :

- places assises confortables;
- commodités spécifiques pour les personnes à mobilité réduite;
- climatisation ou air pulsé renouvelé;
- suspension améliorée;
- vitesse adaptée au type de service à rendre et aux caractéristiques de l'infrastructure utilisée;
- équipement d'annonces visuelles et sonores performant;
- prise en compte des nouveaux besoins des voyageurs en matière de technologie et de communication (accès aux réseaux GSM dans les trains, alimentation d'ordinateurs portables, accès aux réseaux Wi Fi,...).

La S.N.C.B. prévoit le lancement d'un projet pilote d'accès Internet sans fil à bord des trains. Si la faisabilité économique et technique est démontrée, la S.N.C.B. développe un projet d'extension du projet pilote à l'ensemble du réseau.

Elle poursuit l'amélioration de la couverture GSM pour la clientèle sur l'ensemble du réseau.

Le cas échéant selon le matériel roulant, la S.N.C.B. procède, lors de grandes révisions du matériel actuel, à des adaptations destinées à augmenter le confort de celui-ci. Il s'agit, notamment, d'améliorations en matière de chauffage, d'installations sanitaires, d'annonces visuelles et sonores.

La propreté et l'entretien du matériel roulant sont des éléments essentiels du confort de voyage.

Art. 49. La S.N.C.B. participe à l'exécution du plan d'action spécifique de prévention et de lutte contre les graffitis, coordonnée pour les trois sociétés par la S.N.C.B. Holding et qui a fait l'objet d'une dotation à charge du budget du Service public fédéral Mobilité et Transports en 2004. Ce plan porte sur des actions de sensibilisation au titre de prévention, la protection et le nettoyage tant du matériel roulant que des infrastructures sensibles.

Art. 50. La S.N.C.B. mènera une politique active en faveur des personnes à mobilité réduite de manière à ce que cette clientèle puisse recourir au transport ferroviaire. Cette politique porte sur deux axes principaux, d'une part, la suppression des obstacles liés au matériel roulant pour permettre l'accès autonome au transport et, d'autre part, la fourniture d'une assistance aux personnes qui en font la demande.

La S.N.C.B. met en service, au plus tard le 1<sup>er</sup> octobre 2005 un numéro d'appel national où les personnes moins valides peuvent s'adresser en semaine ou le week-end pour :

- obtenir des renseignements quant à leurs déplacements porte à porte à effectuer partiellement ou totalement en train;
- l'organisation des déplacements précités; l'opérateur doit garantir à la personne moins valide qu'elle sera prise en charge par du personnel S.N.C.B. ou mandaté par la S.N.C.B. à partir de son arrivée dans la gare de départ qui lui est renseignée jusqu'à sa gare d'arrivée (y compris dans la gare de correspondance éventuelle); il prend ensuite toutes les dispositions internes pour garantir cette prise en charge.

Les personnes moins valides peuvent être accueillies pendant la période de circulation des trains, dans les gares où une assistance aux personnes moins valides est prévue.

Un réseau de gares qui seront entièrement accessibles sera développé en concertation avec Infrabel et la S.N.C.B. Holding.

A l'horizon de 2008, et dans la limite des moyens budgétaires disponibles, les quais de 24 des 50 gares belges les plus importantes équitablement réparties sur l'ensemble du territoire seront rendus accessibles selon le concept d'accessibilité totale (1) au moyen d'ascenseurs, de rampes ou dispositifs équivalents. De son côté, la S.N.C.B. garantit dans ces 24 gares une assistance aux personnes à mobilité réduite.

Le choix et le planning de ces gares et dispositifs se font en concertation avec Infrabel et la S.N.C.B. Holding, et en ce qui concerne le transport national de personnes, avec la S.N.C.B. en particulier.

Dans ces gares, la S.N.C.B. veille à l'accueil qui s'impose pour ces personnes.

La S.N.C.B. s'engage à prévoir des équipements spécifiques pour les personnes à mobilité réduite lors de l'achat de matériel roulant neuf (y compris le matériel RER).

Art. 48. Bij de verwerving van nieuw rollend materieel let de N.M.B.S. op de volgende kwalitatieve aspecten :

- comfortabele zitplaatsen;
- specifieke voorzieningen voor mensen met beperkte mobiliteit;
- klimaatregeling of ververste ingeblazen lucht;
- verbeterde ophanging;
- snelheid aangepast aan de aard van de te verlenen dienst en aan de kenmerken van de gebruikte infrastructuur;
- performante uitrusting voor visuele en omgeroepen aankondigingen;
- rekening houden met de nieuwe behoeften van de reizigers inzake technologie en communicatie (toegang tot de GSM-netwerken in de treinen, voeding voor draagbare computers, toegang tot de WiFi-netwerken,...).

De N.M.B.S. plant de lancering van een pilootproject voor draadloze Internet-toegang aan boord van de treinen. Als de economische en technische haalbaarheid bewezen is, ontwikkelt de N.M.B.S. een uitbreiding van het pilootproject tot het geheel van het net.

Ze zet de verbetering van de GSM-dekking voor de reizigers op het gehele net voort.

Bij grote revisies van het huidige rollend materieel voert de N.M.B.S., in voorkomend geval en naar gelang van het rollend materieel, aanpassingen uit die het comfort verhogen. Het gaat onder meer om verbeteringen aan de verwarming, de sanitaire voorzieningen en de installaties voor visuele en omgeroepen aankondigingen.

De netheid en het onderhoud van het rollend materieel zijn essentiële elementen van het reiscomfort.

Art. 49. De N.M.B.S. neemt deel aan de uitvoering van het door de N.M.B.S. Holding voor de drie vennootschappen gecoördineerde specifieke actieplan voor de preventie en de bestrijding van graffiti dat het voorwerp uitmaakte van een toelage ten laste van het budget van de Federale Overheidsdienst (FOD) Mobilité en Vervoer in 2004. Dit plan heeft betrekking op de sensibiliseringsacties voor de preventie, bescherming en schoonmaak van zowel het rollend materieel als gevoelige infrastructuur.

Art. 50. De N.M.B.S. voert een actief beleid ten gunste van personen met beperkte mobiliteit zodat die cliënteel een beroep kan doen op het spoorvervoer. Dat beleid steunt op twee hoofdlijnen, enerzijds het wegnemen van de obstakels die met het rollend materieel te maken hebben, met het oog op een autonome toegang tot het vervoermiddel, en anderzijds het verlenen van bijstand aan diegenen die erom vragen.

De N.M.B.S. brengt, ten laatste tegen 1 oktober 2005, een nationaal oproepnummer in dienst waar personen met beperkte mobiliteit zich in de week of tijdens het weekend kunnen wenden voor :

- het verkrijgen van inlichtingen met betrekking tot hun verplaatsingen van deur tot deur die deels of volledig per trein verlopen;
- de organisatie van de voornoemde verplaatsingen; de operator moet aan de persoon met beperkte mobiliteit garanderen dat hij zal geholpen worden door personeel van de N.M.B.S. of daartoe door de N.M.B.S. gemachtigd personeel, vanaf zijn aankomst in het hem opgegeven vertrekstation tot zijn station van aankomst (met inbegrip van het eventuele aansluitingsstation); de operator treft vervolgens alle interne schikkingen om deze bijstand te waarborgen.

De personen met beperkte mobiliteit kunnen onthaald worden tijdens de periode dat de treinen rijden, in de stations waar voorzien is in bijstand aan dergelijke personen.

Een netwerk van volledig toegankelijke stations zal uitgebouwd worden in overleg met Infrabel en de N.M.B.S. Holding.

Tegen 2008 en binnen de grenzen van de beschikbare budgettaire middelen, zullen de perrons van 24 van de 50 belangrijkste Belgische stations, die evenwichtig zijn gespreid over het gehele grondgebied, toegankelijk worden gemaakt volgens het concept van totale toegankelijkheid (1) door middel van liften, hellingen of gelijkwaardige inrichtingen. De N.M.B.S. van haar kant, garandeert in die 24 stations bijstand aan de personen met beperkte mobiliteit.

De keuze en planning van die stations en voorzieningen gebeurt in overleg met Infrabel en de N.M.B.S. Holding, en wat het nationale personenvervoer betreft, met de N.M.B.S. in het bijzonder.

In die stations ziet de N.M.B.S. toe op het aangewezen onthaal voor die personen.

De N.M.B.S. verbindt zich ertoe, bij de aankoop van nieuw rollend materieel (het GEN-materieel inbegrepen) te zorgen voor specifieke uitrustingen voor personen met beperkte mobiliteit.



Le Conseil supérieur national des handicapés fait office d'interlocuteur unique pour la concertation avec les différents groupements et associations gérant cette problématique. La S.N.C.B. Holding est l'interlocuteur représentant le Groupe et l'avis de ce conseil doit être sollicité à son initiative.

Art. 51. Dans le cadre de la mise en œuvre de son système de Qualité, la S.N.C.B. développe et assure le suivi d'indicateurs représentatifs de la qualité de service. Ces indicateurs couvrent les grandes catégories de critères de la qualité de service, à savoir : le respect du sillon, l'information, le confort, la sécurité, l'accessibilité, la propreté et les relations entre le personnel et les clients. Les indicateurs retenus ainsi que leur pondération sont soumis pour approbation au Ministre des entreprises publiques. Ils répondent aux normes de qualité européennes dans le domaine du transport voyageurs (norme EN 13816 et norme EN 15140).

La S.N.C.B. propose ces indicateurs en nombre limité en s'assurant qu'ils sont financièrement justifiés, objectivables, fidèles aux phénomènes étudiés, qu'ils répondent à un véritable besoin en matière de gestion de la qualité et qu'ils correspondent aux attentes les plus importantes du client.

La S.N.C.B. réalise un reporting régulier de ces indicateurs et fixe des niveaux d'exigence à maintenir, en fonction des attentes des clients. Les écarts enregistrés entre les performances réalisées et les niveaux d'exigences sont analysés et donnent lieu, si besoin en est, à des plans d'actions d'améliorations du service, le cas échéant, en concertation avec S.N.C.B.-Holding. La S.N.C.B. propose régulièrement l'adaptation de sa liste d'indicateurs en fonction de l'évolution des attentes des clients.

Afin de garantir la qualité, la S.N.C.B. conclut les SLA nécessaires avec, entre autres, la S.N.C.B. Holding et Infrabel.

Art. 52. La S.N.C.B. organise quatre fois par an un baromètre de qualité, lequel intégrera les divers aspects relatifs à la qualité du service rendu.

Art. 53. En matière d'environnement et de développement durable, la S.N.C.B. prend, en conformité avec les législations et réglementations régionales, les mesures les plus adéquates.

A l'égard des riverains et des citoyens, la S.N.C.B. a pour objectif complémentaire à ses obligations légales, de contribuer à un système de transport plus durable et la protection de l'environnement en particulier.

La S.N.C.B. s'inscrit et participe aux politiques des autorités publiques fédérales, régionales et locales relatives à l'environnement et au développement durable.

La S.N.C.B. fait tous les efforts possibles pour économiser l'énergie et se concertera avec la S.A. Fedesco pour pouvoir initier des actions communes en la matière dans la limite des crédits budgétaires disponibles.

Art. 54. Dans toutes les politiques de transport efficaces, l'intermodalité complète les services d'intérêt général au service de citoyens. En particulier, dans le domaine du transport de passagers, des améliorations considérables peuvent être réalisées pour faciliter les conditions de transport et rendre plus aisés les transferts modaux. Dans le cadre de cette politique d'intermodalité entre les différents systèmes de transports, la S.N.C.B. développe des synergies avec la S.N.C.B. Holding, Infrabel et les autres partenaires concernés pour assurer les meilleures conditions d'utilisation du mode ferroviaire en complémentarité avec les autres modes, en particulier :

- des aménagements des gares visant la meilleure interface entre les modes, tels que :
  - accès et cheminements;
  - points d'information et de vente;
  - espaces d'attente et de services;
  - installations sanitaires;
  - espace de stationnement pour véhicules automobiles et vélos;
  - espace « dépose minute »;
  - espace taxi;
  - espace pour transports collectifs publics (tram - métro - bus) et privés;
- de l'entretien, la construction et l'adaptation des aménagements par des accords de partenariat avec les autorités et sociétés organisant la mobilité et le transport de personnes.

De Nationale Hoge Raad voor Personen met een Handicap treedt op als enige gesprekspartner voor het overleg met de verschillende groeperingen en verenigingen die deze problematiek behartigen. De N.M.B.S. Holding is de gesprekspartner die de Groep vertegenwoordigt en het advies van deze raad moet op haar initiatief ingewonnen worden.

Art. 51. In het kader van de invoering van haar kwaliteitssysteem ontwikkelt de N.M.B.S. representatieve indicatoren voor de kwaliteit van de dienst en verzorgt ze de opvolging ervan. Die indicatoren dekken de grote categorieën van criteria inzake kwaliteit van de dienst, namelijk : de naleving van het treinpad, de informatie, het comfort, de veiligheid, de toegankelijkheid, de netheid en de relaties tussen het personeel en de klanten. De in aanmerking genomen indicatoren en de weging ervan zijn onderworpen aan de goedkeuring van de Minister van overheidsbedrijven. Ze beantwoorden aan de Europese kwaliteitsnormen inzake reizigersvervoer (norm EN 13816 en norm EN 15140).

De N.M.B.S. stelt een beperkt aantal van die indicatoren voor en zorgt ervoor dat ze financieel gerechtvaardigd zijn, objectiveerbaar, getrouw aan de bestudeerde fenomenen, dat ze een werkelijke behoefte inlossen op het vlak van kwaliteitsbeheer en dat ze stroken met de belangrijkste verwachtingen van de klant.

De N.M.B.S. maakt een regelmatige reporting van die indicatoren en legt, in functie van de verwachtingen van de cliënteel, een eisenniveau vast dat in stand gehouden moet worden. De afwijkingen van de gerealiseerde prestaties ten opzichte van de eisenniveaus worden geanalyseerd en leiden, zo nodig, tot actieplannen voor het verbeteren van de dienst, in overleg met de N.M.B.S. Holding. De N.M.B.S. legt regelmatig haar indicatorenlijst voor, aangepast in functie van de evolutie van de verwachtingen van de cliënteel.

De N.M.B.S. sluit voor het waarborgen van de kwaliteit de nodige SLA's af met onder meer de N.M.B.S. Holding en Infrabel.

Art. 52. Vier keer per jaar organiseert de N.M.B.S. een kwaliteitsbarometer, waarin de verschillende aspecten betreffende de kwaliteit van de dienstverlening zijn opgenomen.

Art. 53. Met betrekking tot milieu en duurzame ontwikkeling neemt de N.M.B.S., conform de gewestelijke wetgevingen en reglementeringen, de meest geschikte maatregelen.

Ten overstaan van de omwonenden en de burgers dient de N.M.B.S. als bijkomende doelstelling bij haar wettelijke verplichting, bij te dragen tot een duurzamer vervoersysteem en de bescherming van het milieu in het bijzonder.

De N.M.B.S. sluit zich aan bij en neemt deel aan de beleidsvoering van de federale, gewestelijke en lokale overheden inzake het milieu en de duurzame ontwikkeling.

De N.M.B.S. levert alle mogelijke inspanningen om energie te besparen en zal overleg plegen met de N.V. Fedesco om in dit verband gezamenlijke acties te kunnen opstarten binnen de perken van de beschikbare budgettaire kredieten.

Art. 54. In elk efficiënt vervoerbeleid vervolledigt de intermodaliteit de diensten van openbaar nut ten dienste van de burger. Vooral op het vlak van het passagiersvervoer kunnen aanzienlijke verbeteringen verwezenlijkt worden om de vervoersvoorwaarden en de modale transfers te vergemakkelijken. In het kader van dat beleid van intermodaliteit tussen de verschillende transportsystemen ontwikkelt de N.M.B.S. synergieën met de N.M.B.S. Holding, Infrabel en de andere betrokken partners om te zorgen voor de beste gebruiksomstandigheden van de vervoerwijze per spoor in complementariteit met de andere vervoerwijzen, in het bijzonder :

- aanpassingen aan de stations met het oog op de best mogelijke interactie tussen de verkeersmodi, zoals :
  - toegangen en wegen;
  - info- en verkooppunten;
  - wachtzalen en ruimten voor dienstverlening;
  - sanitaire voorzieningen;
  - parkeerterrein voor auto's en fietsen;
  - kiss and ride-zone;
  - taxistandplaats;
  - ruimte voor openbaar (tram-metro-bus) en privé-vervoer;
- het onderhoud, de aanleg en de aanpassing van de inrichtingen via partnerschapsakkoorden met de overheid en ondernemingen die de mobiliteit en het personenvervoer organiseren.

La S.N.C.B. s'associe à la S.N.C.B. Holding et à Infrabel pour établir un plan d'action annuel, notamment dans le cadre spécifique de la mise en œuvre du RER de, vers et autour de Bruxelles, telle que prévue par la Convention du 4 avril 2003 y relative.

Art. 55. La S.N.C.B. fournit au Ministre des Entreprises publiques pour le 31 décembre 2005 un rapport d'évaluation sur l'amélioration de la desserte et le processus de concertation mis en place pour les relations locales (L) suivantes : Liège-Jemelle; Charleroi-Couvin; Bertrix-Virton; Mol-Hasselt; Gand-Eeklo et Anvers-Boom-Puurs.

Elle poursuit sa collaboration avec les différents Comités de lignes existants.

Le rapport précité contiendra également des propositions relatives aux modalités de concertation qu'il convient de maintenir ou d'améliorer concernant ces relations.

Art. 56. Chaque année, la S.N.C.B. prend l'initiative d'au moins une action de promotion destinée à attirer une clientèle nouvelle vers le mode ferroviaire, liée à un thème spécifique ou un événement particulier. Ces actions de promotion seront rassemblées sous un dénominateur commerciale unique que la S.N.C.B. s'engage à présenter au Ministre des Entreprises publiques avant le 1<sup>er</sup> juillet 2005.

La S.N.C.B. organise chaque année, en collaboration avec les autres sociétés de transport public, une journée Train-Tram-Bus dans sa forme actuelle ou selon un nouveau concept. La promotion du train et de l'intermodalité avec d'autres formes de transport public (tram, bus, métro), constitue l'objectif de base.

Le Ministre de la Mobilité fixe la date de la journée TTB. L'élaboration de cette journée se fait en concertation entre le Ministre de la Mobilité, la S.N.C.B. et les autres sociétés de transport public.

Art. 57. La S.N.C.B. continue à s'inscrire dans une politique de développement de l'usage du vélo pour les déplacements de loisirs comme pour ceux vers les lieux de travail ou l'école.

Dans ce cadre, elle favorise :

- le transport de vélos dans des voitures adaptées lors de nouvelles commandes de matériel;
- la mise à disposition de vélos de location à des points d'arrêt situés dans les régions à vocation touristique.

Art. 58. La DGTT est associée aux procédures de suivi de la qualité décrites aux articles 40 à 57 et reçoit les résultats complets des enquêtes au plus tard deux mois après leur réalisation.

Pour le 30 avril de chaque année, la S.N.C.B. communique au Ministre de la Mobilité, au Ministre des Entreprises publiques et à la DGTT un rapport circonstancié concernant toutes les matières visées dans le présent chapitre. Ce rapport présente des éléments objectifs permettant d'évaluer les résultats de la politique de la S.N.C.B. au cours de l'exercice précédent ainsi qu'un plan d'action pour les années ultérieures.

Pour 2005, le rapport sera basé sur les critères de qualité repris dans le précédent contrat de gestion.

VIII. Sécurité du personnel, des voyageurs et du transport de marchandises - sécurité d'exploitation

Art. 59. La S.N.C.B. s'engage à poursuivre la politique menée afin de promouvoir la sécurisation à bord des trains. Dans ce cadre, elle prévoit la formation et l'équipement nécessaires pour les accompagnateurs de train et les brigades spéciales de contrôle (brigades BSC).

La S.N.C.B. mène sa politique en collaboration avec CSS (Corporate Security Service) et ses divisions B-Security (le service interne de gardiennage) et Securail (le service de sécurité des chemins de fer), qui relèvent de la compétence de la S.N.C.B. Holding.

Le renforcement du sentiment de sécurité des voyageurs et du personnel dans les trains de fin de soirée (entre autres l'accompagnement par deux accompagnateurs de train au lieu d'un seul et le déploiement des brigades BSC sur l'ensemble du réseau); ceci peut cependant pour les trains exposés aux agressions, nécessiter la mise en œuvre de moyens (personnel, moyens financiers) supplémentaires non disponibles.

Art. 60. La S.N.C.B. collabore activement avec la S.N.C.B. Holding pour l'établissement du plan de sûreté annuel dans lequel sont formulés les objectifs pour l'année suivante en matière de sécurité sociale à bord des trains et de protection du transport de marchandises.

De N.M.B.S. werkt samen met de N.M.B.S. Holding en Infrabel voor het opstellen van een jaarlijks actieplan, meer bepaald in het specifieke kader van de invoering van het GEN van, naar en rondom Brussel, zoals bepaald in de desbetreffende Overeenkomst van 4 april 2003.

Art. 55. De N.M.B.S. levert tegen 31 december 2005 aan de Minister van Overheidsbedrijven een evaluatierapport over de verbetering van de bediening en het ingevoerde overlegproces voor de volgende lokale verbindingen (L) : Luik-Jemelle; Charleroi-Couvin; Bertrix-Virton; Mol-Hasselt; Gent-Eeklo en Antwerpen-Boom-Puurs.

Ze zet haar samenwerking voort met de verschillende bestaande Lijncomités.

Het voornoemde rapport moet ook de voorstellen bevatten omtrent de modaliteiten van overleg die in stand gehouden of verbeterd moeten worden betreffende die verbindingen.

Art. 56. De N.M.B.S. neemt jaarlijks het initiatief om minstens één promotieactie te voeren om nieuwe klanten naar het spoor aan te trekken en verbonden is aan een specifiek thema of een bijzonder evenement. Die promotieacties moeten onder een en dezelfde commerciële noemer gebracht worden, en de N.M.B.S. verbindt zich ertoe deze vóór 1 juli 2005 aan de Minister van Overheidsbedrijven voor te leggen.

De N.M.B.S. organiseert ieder jaar, samen met de andere openbare vervoersmaatschappijen, een Trein-Tram-Bus-dag in zijn huidige vorm of in een nieuw concept. De promotie van de trein en de intermodaliteit met andere vormen van openbaar vervoer (tram, bus, metro), vormt de basisdoelstelling.

De Minister van Mobiliteit bepaalt de datum van de TTB-dag. De uitwerking van die dag gebeurt in samenspraak tussen de Minister van Mobiliteit, de N.M.B.S. en de andere openbare vervoersmaatschappijen.

Art. 57. De N.M.B.S. blijft een beleid onderschrijven ter bevordering van het gebruik van de fiets voor zowel de vrijetijdsverplaatsingen als voor de verplaatsingen naar het werk of naar school.

In dat verband bevordert ze :

- het vervoer van fietsen in aangepaste rijkstagen bij nieuwe bestellingen van materieel;
- de terbeschikkingstelling van huurfietsen op stopplaatsen in toeristische regio's.

Art. 58. Het DGVL wordt betrokken bij de procedures voor kwaliteitsopvolging die beschreven zijn in de artikelen 40 tot 57 en ontvangt de volledige resultaten van de enquêtes ten laatste twee maanden nadat ze gevoerd werden.

Tegen 30 april van elk jaar bezorgt de N.M.B.S. aan de Minister van Mobiliteit, aan de Minister van Overheidsbedrijven en aan het DGVL een omstandig verslag betreffende alle in dit hoofdstuk bedoelde onderwerpen. Dat verslag bevat objectieve elementen waarmee de resultaten van het N.M.B.S.-beleid in het voorgaande boekjaar geëvalueerd kunnen worden, alsook een actieplan voor de komende jaren.

Voor 2005 zal het verslag gebaseerd zijn op de kwaliteitscriteria die in het voorgaande beheerscontract voorkomen.

VIII. Veiligheid van het personeel, de reizigers en het goederenvervoer - exploitatieveiligheid

Art. 59. De N.M.B.S. verbindt zich tot het voortzetten van het gevoerde beleid inzake het bevorderen van de sociale veiligheid aan boord van de treinen. Zij voorziet in dat kader in de nodige opleiding en uitrusting van de treinbegeleiders en brigades voor speciale controle (BSC-brigades).

De N.M.B.S. voert haar beleid in samenwerking met de CSS (Corporate Security Service) en haar afdelingen B-Security (de interne bewakingsdienst) en Securail (de veiligheidsdienst van de spoorwegen), die onder de N.M.B.S. Holding ressorteren.

Het versterken van het veiligheidsgevoel bij de reizigers en bij het personeel in de laatavondtreinen (onder andere de begeleiding door twee treinbegeleiders in plaats van één begeleider en de uitbreiding van de BSC-brigades over het ganse net), dit kan in de agressiegevoelige treinen evenwel de inzet van bijkomende, niet voorhanden zijnde middelen (personeel, financieel) vergen.

Art. 60. De N.M.B.S. werkt actief mee met de N.M.B.S. Holding aan de opstelling van het jaarlijks veiligheidsplan waarin de doelstellingen inzake de sociale veiligheid in de treinen en de beveiliging van het goederenvervoer voor het komende jaar worden geformuleerd.

En ce qui concerne le transport de marchandises, ce plan tiendra notamment compte :

- des mesures de sûreté impérieuses en matière de transport de marchandises dangereuses énoncées au Chapitre 1.10 du RID, édition 2005 (en application depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2005);
- de la réglementation UE (proposition de règlement relatif à l'amélioration de la sûreté des navires et des installations portuaires - COM 2003/229) concernant les mesures de sécurité à prendre pour la protection des ports (l'ISPS entre en vigueur au 1<sup>er</sup> juillet 2005).

Ce plan de sûreté est soumis au Ministre de la Mobilité avant le 15 novembre de l'année qui précède celle à laquelle le plan se rapporte.

Art. 61. La S.N.C.B. apporte sa contribution à l'élaboration d'un plan de sûreté ferroviaire, destiné à la prévention des attaques terroristes.

Dans ce but, elle assiste dans sa mission le Comité fédéral pour la Sûreté du Transport ferroviaire, encore à créer par le Roi, et présidé par le Directeur général de la DGTT.

Art. 62. Sur l'infrastructure ferroviaire destinée au transport de marchandises et dont la S.N.C.B. assure la gestion ou est propriétaire, la S.N.C.B. veille à ce que son propre personnel mais aussi le personnel des autres entreprises ferroviaires actives dans le secteur marchandises, connaisse et respecte le plan de sûreté, ou au moins la partie de ce plan qui s'applique à cette infrastructure.

L'utilisation d'éventuels moyens supplémentaires en vue de la mise en œuvre des plans de sûreté annuels tels qu'évalués par et en concertation avec CSS, fera le cas échéant l'objet d'un avenant au présent contrat de gestion.

La S.N.C.B. donne son accord pour que des caméras et autres systèmes de sécurité qui seront gérés par CSS, soient installés dans le cadre du projet MALAGA approuvé par le conseil d'administration de la S.N.C.B. le 29 octobre 2004, à certains endroits à risques relevant de sa gestion, dans le respect de la législation sociale applicable à cette matière.

Art. 63. En sa qualité d'entreprise ferroviaire, la S.N.C.B. applique le Règlement Général pour l'Utilisation de l'Infrastructure ferroviaire (RGUIF), de manière à garantir le plus haut niveau de sécurité des circulations des trains.

Elle assure la bonne information et formation continues de son personnel (concerné par la sécurité d'exploitation) à l'application correcte du RGUIF et elle édite, actualise et diffuse à cet effet, tout matériel didactique nécessaire, comme, par exemple, le manuel du conducteur, le manuel de l'accompagnateur, etc.

Elle réalise régulièrement, et sur base systématique, des contrôles et des audits internes de la bonne application du RGUIF et des instructions de sécurité d'exploitation données à son personnel.

Conformément au RGUIF 3.1.1, la S.N.C.B. transmet avant chaque 1<sup>er</sup> décembre son programme annuel de sécurité pour l'année qui suit à la DGTT et à Infrabel.

Sur les parties de l'infrastructure ferroviaire dont la gestion est confiée, entièrement ou partiellement, à la S.N.C.B. ou dont la propriété lui est transférée, ce qui est notamment le cas de certains terminaux ou faisceaux de voies, la S.N.C.B. assure, outre l'application du RGUIF par ses propres services et par les autres entreprises ferroviaires qui accèdent à cette infrastructure, la bonne application des normes et règles de sécurité relatives à la gestion et à l'exploitation de l'infrastructure.

Elle collabore avec les agents de la DGTT ainsi que tout expert dûment mandaté par le Service de Régulation du Transport ferroviaire, chargés de contrôler le respect de la réglementation et de mener des enquêtes en cas d'accidents ou incidents ayant mis en cause la sécurité d'exploitation.

Art. 64. Un groupe de travail, composé de membres d'Infrabel, de la S.N.C.B. Holding, de la S.N.C.B. et des autres entreprises ferroviaires, de la Direction générale Transport terrestre est créé afin d'étudier la problématique du dépassement de signal sous tous ses aspects et de collaborer pour la fin mai 2005 à un plan d'action global visant à prévenir de tels dépassements de signaux. Un rapport de ses travaux est intégré au rapport de sécurité.

Wat het goederenvervoer betreft, zal dit plan onder meer rekening houden met :

- de dwingende beveiligingsmaatregelen inzake het vervoer van gevaarlijke goederen, opgenomen in Hoofdstuk 1.10 van het RID, uitgave 2005 (van toepassing sinds 1 januari 2005);
- de EU-regelgeving (voorstel voor verordening betreffende de verbetering van de beveiliging van schepen en haveninstallaties - COM 2003/229) met betrekking tot de veiligheidsmaatregelen die genomen moeten worden voor de beveiliging van de havens (ISPS wordt van kracht op 1 juli 2005).

Dit veiligheidsplan wordt aan de Minister van Mobiliteit voorgelegd vóór 15 november van het jaar dat voorafgaat aan het jaar waarop het plan betrekking heeft.

Art. 61. De N.M.B.S. draagt bij tot de uitwerking van een spoorwegveiligheidsplan bedoeld voor de preventie van terroristische aanslagen.

Daartoe staat ze het Federaal Comité voor de Veiligheid van het Spoorvervoer, dat nog door de Koning moet worden opgericht en dat wordt voorgezeten door de directeur-generaal van het DGVL, bij in zijn opdracht.

Art. 62. Op de spoorweginfrastructuur voor het goederenvervoer, in beheer of in eigendom van de N.M.B.S., ziet de N.M.B.S. er op toe dat, naast haar eigen personeel, ook het personeel van de andere spoorwegondernemingen in de goederensector het veiligheidsplan, of minstens het gedeelte ervan dat van toepassing is op deze infrastructuur, kennen en naleven.

De inzet van eventuele bijkomende middelen voor de implementatie van de jaarlijkse veiligheidsplannen, zoals geëvalueerd door en in samenspraak met CSS, zal desgevallend het voorwerp uitmaken van een bijvoegsel bij dit beheerscontract.

De N.M.B.S. stemt er mee in dat, in het kader van het door de Raad van Bestuur van de N.M.B.S. op 29 oktober 2004 goedgekeurde MALAGA-project, op bepaalde risicovolle plaatsen die onder haar beheer vallen, camera's en andere veiligheidssystemen worden geplaatst, die beheerd zullen worden door CSS, in overeenstemming met de sociale wetgeving die hierop van toepassing is.

Art. 63. In haar hoedanigheid van spoorwegonderneming past de N.M.B.S. het Algemeen Reglement voor het Gebruik van de Spoorweg Infrastructuur (ARGSI) op zodanige wijze toe dat het hoogst mogelijke veiligheidsniveau voor het treinverkeer gewaarborgd is.

Ze staat in voor het voortdurend goed informeren en opleiden van haar (bij de exploitatieveiligheid betrokken) personeel inzake de correcte toepassing van het ARGSI en ze zorgt daartoe voor het uitgeven, actualiseren en verspreiden van al het vereiste didactische materiaal zoals bijvoorbeeld de handleiding van de bestuurder, de handleiding van de treinbegeleider enz.

Ze houdt regelmatig, en op systematische basis, controles en interne audits betreffende de correcte toepassing van het ARGSI en de aan haar personeel verstrekte onderrichtingen voor de exploitatieveiligheid.

Overeenkomstig het ARGSI 3.1.1. verstuurt de N.M.B.S. telkens vóór 1 december haar jaarlijks veiligheidsprogramma voor het volgende jaar aan het DGVL en aan Infrabel.

Aangaande de gedeelten van de spoorweginfrastructuur waarvan het beheer geheel of gedeeltelijk toevertrouwd is aan de N.M.B.S. of waarvan de eigendom haar werd overgedragen, wat onder meer het geval is voor bepaalde terminals en sporenbundels, staat de N.M.B.S., benevens de toepassing van het ARGSI door haar eigen personeel en door de andere spoorwegondernemingen die die infrastructuur betreden, in voor de correcte toepassing van de veiligheidsnormen en -regels die verband houden met het beheer en de exploitatie van de infrastructuur.

Ze werkt samen met de bedienden van het DGVL alsook met alle door de Dienst Regulering van het Spoorvervoer degelijk gemandateerde deskundigen die moeten controleren of de reglementering in acht wordt genomen en onderzoeken moeten leiden in geval van ongevallen of incidenten die de exploitatieveiligheid in het gedrang hebben gebracht.

Art. 64. Een werkgroep bestaande uit leden van Infrabel, de N.M.B.S. Holding, de N.M.B.S. en de andere spoorwegondernemingen en het Directoraat-generaal Vervoer te Land wordt opgericht om de problematiek van de seinvoorbijrijdingen in al zijn aspecten te onderzoeken en tegen eind mei 2005 mee te werken aan een globaal actieplan ter voorkoming van dergelijke seinvoorbijrijdingen. Een verslag van zijn werkzaamheden wordt opgenomen in het veiligheidsverslag.

Art. 65. La S.N.C.B. collabore activement avec la S.N.C.B. Holding pour l'établissement d'un plan d'action suite aux constats de l'audit de la sécurité d'exploitation à la S.N.C.B., effectué en 2003-2004 à la demande du Ministre de la Mobilité. Le projet de plan d'action est soumis, via la S.N.C.B. Holding, à la DGTT et au Ministre de la Mobilité pour le 31 mars 2005 au plus tard. La S.N.C.B. met tout en œuvre afin d'exécuter ce plan d'action et via la S.N.C.B. Holding, elle adressera à la DGTT et au Ministre de la Mobilité un reporting semestriel à ce sujet. Une partie de ce plan d'action concerne notamment l'élaboration et l'introduction rapide au sein de la S.N.C.B. d'un système de gestion formalisé pour la sécurité d'exploitation.

Le processus de création et de mise en œuvre de ce système de gestion est soutenu par la S.N.C.B. Holding, qui assurera également une cohérence et une coordination optimales entre les systèmes d'Infrabel et de la S.N.C.B..

En collaboration avec les autorités publiques compétentes, la S.N.C.B. Holding et Infrabel, la S.N.C.B. collabore par ailleurs activement, à :

- la planification de l'action, de l'alerte et de l'information dans les cas d'urgence;
- la gestion des situations de crise provoquées par des accidents d'exploitation ou d'autres incidents ou accidents, des catastrophes, des attentats qui se produisent dans ou à proximité d'installations appartenant à la S.N.C.B. Holding, à Infrabel ou à la S.N.C.B..

La S.N.C.B. met tout en œuvre pour améliorer la couverture GSM pour son personnel.

Art. 66. En ce qui concerne le transport de marchandises dangereuses, outre le respect impératif du RID par la S.N.C.B. :

- la S.N.C.B. optimise son système d'information qui permet, tant pour la S.N.C.B. que pour Infrabel et le service Sécurité et Environnement de la S.N.C.B. Holding, de vérifier facilement et en temps réel quels produits dangereux sont présents dans quelle quantité et dans quels wagons transportés, triés ou traités par la S.N.C.B., ce à tout moment et à tout endroit du réseau. Cela peut se faire via l'adaptation du système GEM existant ou l'application d'un autre système informatique, une attention spécifique devant être accordée à un échange de données correct au sujet des trains qui viennent de réseaux voisins et qui transportent des marchandises dangereuses. La S.N.C.B. présente le système optimisé à la DGTT, au plus tard dans le courant du mois de juin 2005, et le système doit être opérationnel pour le 30 juin 2005 au plus tard. En attendant, la S.N.C.B. renforce ses contrôles en matière d'exactitude des données introduites dans le système GEM, en accordant une attention particulière aux trains qui viennent de réseaux voisins;
- la S.N.C.B. transmet le rapport annuel du conseiller à la sécurité RID de la S.N.C.B. tel que visé à l'article 6, § 2, de l'arrêté royal du 1<sup>er</sup> juillet 1999 concernant la désignation ainsi que la qualification professionnelle de conseillers à la sécurité pour le transport par route, par rail ou par voie navigable de marchandises dangereuses, au ministre compétent et à la DGTT au plus tard le 30 avril de l'année suivant la période à laquelle le rapport a trait.

Art. 67. La S.N.C.B. collabore activement avec Infrabel à l'établissement d'un rapport annuel de sécurité en matière d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, tel que visé à l'article 7 de l'arrêté royal du 12 mars 2003 relatif aux conditions d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire.

#### IX. Règles de conduite à l'égard des tiers

Art. 68. En ce qui concerne l'équipement destiné au transport de voyageurs, la S.N.C.B. met ses dépôts pour bagages et ses consignes à la disposition des voyageurs de toutes les entreprises ferroviaires sans aucune discrimination.

En ce qui concerne le transport de marchandises, la S.N.C.B. garantit à toutes les entreprises ferroviaires un accès non discriminatoire à l'équipement ferroviaire à condition que ces éléments soient considérés comme des facilités essentielles et dont soit la gestion et l'exploitation soit la propriété, la gestion et l'exploitation lui sont confiées pour des raisons organisationnelles.

Art. 69. En application des dispositions de la loi du 21 mars 1991 précitée, la S.N.C.B. collabore avec le Comité Consultatif des Usagers et le Service de Médiation installé à la S.N.C.B. Holding.

La S.N.C.B. Holding centralise les relations du groupe avec les médiateurs.

Art. 65. De N.M.B.S. werkt actief mee met de N.M.B.S. Holding aan het opstellen van een actieplan naar aanleiding van de bevindingen van de audit van de exploitatieveiligheid bij de N.M.B.S., uitgevoerd in 2003-2004 in opdracht van de Minister van Mobiliteit. Het actieplan wordt, via de N.M.B.S. Holding, uiterlijk op 31 maart 2005 aan het DGVL en de Minister van Mobiliteit voorgelegd. De N.M.B.S. stelt alles in het werk om dit actieplan te implementeren en zal hierover, via de N.M.B.S. Holding, zesmaandelijks rapporteren aan het DGVL en de Minister van Mobiliteit. Onderdeel van dit actieplan is, onder meer, de uitwerking en snelle invoering binnen de N.M.B.S. van een geformaliseerd beheerssysteem voor de exploitatieveiligheid.

Het proces van opstellen en implementeren van dit beheerssysteem wordt ondersteund door de N.M.B.S. Holding, die tevens een optimale afstemming en coördinatie tussen de systemen van Infrabel en de N.M.B.S. zal verzekeren.

Voorts werkt de N.M.B.S., in samenwerking met de bevoegde overheidsinstanties, de N.M.B.S. Holding en Infrabel, actief mee aan :

- het plannen van actie, alarmering en voorlichting in noodgeval-
- het beheer van crisissituaties ingevolge exploitatieongevallen of andere voorvallen of ongevallen, van rampen of van aanslagen die zich voordoen op of in de nabijheid van installaties behorend tot de N.M.B.S. Holding, Infrabel of de N.M.B.S.

De N.M.B.S. zet alles in het werk om de GSM-dekkingsgraad voor zijn personeel te verbeteren.

Art. 66. Wat het vervoer van gevaarlijke goederen betreft, naast de dwingende naleving van het RID door de N.M.B.S. :

- optimaliseert de N.M.B.S. zijn informatiesysteem waardoor, zowel voor de N.M.B.S. als voor Infrabel en de dienst Veiligheid en Milieu van de N.M.B.S. Holding, op eenvoudige wijze en in real time kan worden nagegaan welke en hoeveel gevaarlijke producten aanwezig zijn in elke wagen die door de N.M.B.S. wordt vervoerd, gerangeerd of behandeld, op ieder ogenblik en op iedere locatie van het net. Dit kan gebeuren door aanpassing van het bestaande GEM-systeem of door toepassing van een ander informaticasysteem, waarbij specifiek aandacht besteed wordt aan de correcte gegevensuitwisseling betreffende de treinen met gevaarlijke goederen die afkomstig zijn van naburige netten. De N.M.B.S. stelt het geoptimaliseerde systeem voor aan het DGVL, ten laatste in de loop van juni 2005, en het systeem moet uiterlijk op 30 juni 2005 operationeel zijn. In afwachting hiervan verscherpt de N.M.B.S. haar controles op de juistheid van de in het GEM-systeem ingevoerde gegevens, met bijzondere aandacht voor treinen afkomstig van naburige netten.
- bezorgt de N.M.B.S. het jaarverslag van de RID-veiligheidsadviseur van de N.M.B.S., bedoeld in artikel 6, §2 van het koninklijk besluit van 1 juli 1999 betreffende de aanwijzing en de beroepsbekwaamheid van veiligheidsadviseurs voor het vervoer van gevaarlijke goederen over de weg, per spoor of over de binnenwateren, aan de bevoegde minister en het DGVL, uiterlijk op 30 april van het jaar volgend op de periode waarop het rapport betrekking heeft.

Art. 67. De N.M.B.S. werkt actief mee met Infrabel aan het opstellen van het jaarlijks veiligheidsverslag inzake het gebruik van de spoorweginfrastructuur, bedoeld in artikel 7 van het koninklijk besluit van 12 maart 2003 betreffende de voorwaarden voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur.

#### IX. Gedragsregels ten overstaan van derden

Art. 68. Inzake de uitrusting voor het reizigersvervoer, stelt de N.M.B.S. de door haar beheerde bagagerelken en kluizen op niet-discriminerende wijze ter beschikking van de reizigers van alle spoorwegondernemingen

Inzake het goederenvervoer, verzekert de N.M.B.S. aan alle spoorwegondernemingen de niet-discriminatoire toegang tot de spoorweguitrusting, voor zover deze elementen als essentiële faciliteiten worden beschouwd, waarvan hetzij het beheer en de uitbating, hetzij de eigendom, het beheer en de uitbating, haar zijn toevertrouwd omwille van organisatorische redenen.

Art. 69. Bij toepassing van de bepalingen van de voornoemde wet van 21 maart 1991 werkt de N.M.B.S. samen met het Raadgevend Comité van de Gebruikers en de Ombudsdienst die bij de N.M.B.S. Holding geïnstalleerd is.

De N.M.B.S. Holding centraliseert de relaties van de groep met de ombudsmannen.

Le service de médiation étant considéré comme une instance de recours qui ne peut se substituer aux services propres des sociétés de droit public chargés des plaintes de la clientèle, la S.N.C.B. Holding organisera dans ce cadre les modalités pratiques de rapportage et de concertation entre les organes de gestion de la S.N.C.B. Holding et de la S.N.C.B. et le service de médiation.

La S.N.C.B. Holding coordonne aussi les discussions entre ledit service et le Ministre de la Mobilité.

Art. 70. La S.N.C.B. s'engage dans ses relations avec le Comité Consultatif des Usagers :

- à répondre dans un délai raisonnable via la S.N.C.B. Holding à tous les avis émis par le Comité Consultatif des Usagers. La réponse doit être la plus complète possible et motivée surtout lorsque les mesures proposées ne sont pas retenues;
- à communiquer les informations requises avant que des décisions définitives ne soient prises;
- à informer ledit Comité dans un délai raisonnable des adaptations importantes qu'elle envisage d'apporter au plan de transport des services de train, ainsi qu'aux tarifs.

#### X. Relations financières entre l'Etat et la S.N.C.B.

##### a. Dotations d'investissements.

Art. 71. Pour la réalisation des investissements prévus dans le cadre de l'exercice de ses missions de service public, visés à l'article 24 du présent contrat de gestion et inscrits dans le plan 2004-2007, la S.N.C.B. reçoit une dotation à charge du budget de l'Etat.

Pour 2005, et pour 2006 tant que l'avenant au contrat de gestion n'a pas été approuvé pour les trois sociétés cette dotation est une partie de l'enveloppe globale des investissements ferroviaires à charge de l'Etat, dont le montant s'établit à € 814.897 milliers pour 2005 et lui sera versé par la S.N.C.B. Holding.

A partir de 2006, l'Etat garantit une dotation d'investissements, dont le montant global pour les trois sociétés anonymes de droit public est le suivant :

2006 :	€ 927.579 milliers
2007 :	€ 962.862 milliers
2008 :	€ 998.222 milliers
2009 :	€ 1.033.656 milliers
2010 :	€ 1.069.168 milliers
2011 :	€ 1.097.756 milliers
2012 :	€ 1.133.425 milliers.

La clé de répartition convenue entre les Régions conformément à la loi du 22 mars 2002 portant approbation de l'accord de coopération du 11 octobre 2001 s'applique à ces montants globaux.

Sur ces montants globaux, et avant toute répartition, une somme de 7 millions € par année sera prélevée au bénéfice du Holding de 2006 à 2010 pour compléter les investissements relatifs aux parkings pour les voyageurs.

Les montants précités exprimés en euros 2005 sont indexés selon le principe repris en annexe 11 point II. Les montants précités relatifs aux années 2007 et 2008 sont susceptibles d'être réduits si le produit des ventes de terrains transférés au FIF n'atteint pas 300 mio € au 31 décembre 2007. La différence entre le produit réalisé et 300 mio € sera imputé sur les dotations 2007 et 2008.

Pour l'année 2005, et pour 2006 tant que l'avenant précité n'a pas été approuvé par les trois sociétés les crédits sont ventilés sous forme d'avance entre les trois sociétés anonymes de droit public sur la base des montants portés à charge de l'Etat tels qu'inscrits au programme annuel d'investissements, établi conformément à l'article 25 du présent contrat de gestion. Ces avances donneront lieu à des régularisations lors de l'approbation par les trois sociétés de l'avenant au contrat de gestion à conclure avant le 31 décembre 2005.

La S.N.C.B. doit élaborer son programme 2005 à 2007, en concertation avec Infrabel et la S.N.C.B. Holding. Celui-ci est présenté par la S.N.C.B. Holding au Ministre des Entreprises publiques pour le 30 septembre 2005, avec l'accord de la S.N.C.B. et d'Infrabel.

Vermits de Ombudsdienst beschouwd wordt als een verhaalinstantie die zich niet in de plaats kan stellen van de eigenlijke diensten van de vennootschappen van publiek recht die belast zijn met de klachten van de cliënteel, zal de N.M.B.S. Holding in dit kader de praktische modaliteiten organiseren inzake rapportering en inzake overleg tussen de beheersorganen van de N.M.B.S. Holding en de N.M.B.S. en de Ombudsdienst.

De N.M.B.S. Holding coördineert ook de besprekingen tussen deze dienst en de Minister van Mobiliteit.

Art. 70. De N.M.B.S. verbindt zich ertoe, in haar relaties met het Raadgevend Comité van de Gebruikers :

- binnen een redelijke termijn te antwoorden, via de N.M.B.S. Holding, op alle adviezen die worden geformuleerd door het Raadgevend Comité van de Gebruikers. Het antwoord moet zo volledig mogelijk en gemotiveerd zijn vooral wanneer de voorgestelde maatregelen niet worden aangenomen;
- de vereiste informatie te bezorgen voordat de definitieve beslissingen worden genomen;
- het voormelde Comité binnen een redelijke termijn in te lichten over belangrijke aanpassingen die ze wil aanbrengen in het vervoerplan van de treindienst, alsook in de tarieven.

#### X. Financiële relaties tussen de staat en de N.M.B.S.

##### a) Investeringsstoelagen.

Art. 71. Voor het realiseren van de investeringen in het kader van het uitvoeren van haar opdrachten van openbare dienst, bedoeld in artikel 24 van dit beheerscontract en opgenomen in het plan 2004-2007, ontvangt de N.M.B.S. een toelage, ten laste van de Rijksbegroting.

Voor 2005, en voor 2006 zolang het bijvoegsel bij het beheerscontract niet werd goedgekeurd voor de drie vennootschappen, maakt deze toelage deel uit van de globale enveloppe van de spoorweginvesteringen ten laste van de Staat, waarvan het bedrag € 814.897 duizend bedraagt voor 2005, en zal ze haar door de N.M.B.S. Holding worden gestort.

Vanaf 2006 garandeert de Staat een investeringstoelage, waarvan het globale bedrag voor de drie naamloze vennootschappen van publiek recht het volgende is :

2006 :	€ 927.579 duizend
2007 :	€ 962.862 duizend
2008 :	€ 998.222 duizend
2009 :	€ 1.033.656 duizend
2010 :	€ 1.069.168 duizend
2011 :	€ 1.097.756 duizend
2012 :	€ 1.133.425 duizend.

De tussen de Gewesten conform de wet van 22 maart 2002, houdende goedkeuring van het Samenwerkingsakkoord van 11 oktober 2001, overeengekomen verdeelsleutel, wordt op die globale bedragen toegepast.

Van die globale bedragen, en vóór iedere verdeling, zal van 2006 tot 2010 een som van 7 miljoen € per jaar afgenomen worden ten gunste van de Holding, om de investeringen met betrekking tot de parkings voor de reizigers te vervolledigen.

De voornoemde bedragen uitgedrukt in euro's 2005 worden geïndexeerd volgens het principe dat is beschreven in bijlage 11 punt II. De voornoemde bedragen betreffende de jaren 2007 en 2008 kunnen worden vermindert wanneer de opbrengst van de verkoop van aan het Fonds voor Spoorweginfrastructuur overgedragen terreinen geen 300 mio € bedraagt op 31 december 2007. Het verschil tussen de gehaalde opbrengst en 300 mio € zal worden geboekt op de toelagen 2007 en 2008.

Voor het jaar 2005, en voor 2006 zolang het voormelde bijvoegsel niet is goedgekeurd door de drie vennootschappen, worden de kredieten uitgesplitst onder de vorm van voorschotten tussen de drie naamloze vennootschappen van publiek recht op basis van de ten laste van de Staat geboekte bedragen, zoals bepaald in het jaarlijks investeringsprogramma dat is opgesteld overeenkomstig artikel 25 van dit beheerscontract. Die voorschotten zullen aanleiding geven tot regularisaties bij de goedkeuring door de drie vennootschappen van het vóór 31 december 2005 af te sluiten bijvoegsel bij het beheerscontract.

De N.M.B.S. moet haar programma 2005 tot 2007 uitwerken in overleg met Infrabel en de N.M.B.S. Holding. Dat programma moet door de N.M.B.S. Holding aan de Minister van Overheidsbedrijven voorgelegd worden tegen 30 september 2005, met de instemming van de N.M.B.S. en Infrabel.

Après approbation par le Ministre des Entreprises publiques, les montants garantis par l'Etat à la S.N.C.B. pour les années 2005 à 2007 sont intégrés dans l'avenant au présent contrat de gestion à conclure avant le 31 décembre 2005.

Les modalités de répartition des crédits entre les trois sociétés pour les deux dernières années sont prévues par ledit avenant.

Toute proposition de révision est présentée par la S.N.C.B. Holding et, le cas échéant, entraîne un amendement des programmes d'investissements des trois sociétés.

La S.N.C.B. doit élaborer son programme 2008 à 2012, en concertation avec Infrabel et la S.N.C.B. Holding. Celui-ci est présenté par la S.N.C.B. Holding au Ministre des Entreprises publiques pour le 31 mars 2007, avec l'accord de la S.N.C.B. et d'Infrabel.

Art. 72. Tout écart positif ou négatif, à la clôture des comptes de l'année t de la S.N.C.B., entre sa part de la dotation d'investissements pour missions de service public, éventuellement révisée et la réalisation effective de la partie du programme d'investissements à charge de l'Etat, telle qu'elle résulte des comptes annuels, peut faire l'objet d'une régularisation entre différents exercices.

En vue de permettre un suivi d'une année à l'autre, la S.N.C.B. établit un rapport annuel spécifique en même temps que le reporting annuel de ses résultats comptables.

Ce rapport annuel compare les versements cumulés par l'Etat et les investissements réalisés cumulés depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2005.

Il comprend, outre le bilan, compte de résultats et annexes tels que prévus par le droit comptable commun :

- un tableau de trésorerie mentionnant distinctement l'impact du résultat, des investissements ainsi que de la variation des créances, des dettes et de la situation de trésorerie;
- un tableau de trésorerie cumulé des investissements depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2005.

Sans préjudice de l'exécution complète du plan pluriannuel d'investissement, le solde positif éventuel de l'année t est repris comme financement complémentaire à la dotation prévue à l'article 71 qui est octroyée pour l'année t+1 à la S.N.C.B., et sa justification en termes de dépenses d'investissements est intégrée dans le cadre de l'amendement de l'année t+1 présenté par la S.N.C.B..

Le solde négatif éventuel, dû à un dépassement des dépenses d'investissements de la S.N.C.B. pour l'année t, fait l'objet d'une justification détaillée dans le cadre de l'évaluation du programme annuel de l'année t à communiquer au Ministre des Entreprises publiques. L'amendement de l'année t+1 tiendra compte de l'affectation d'une partie de la dotation de l'année t+1 de la S.N.C.B. à l'apurement du surplus d'investissement de l'année t.

Art. 73. La S.N.C.B. s'engage à disposer de matériel roulant spécifique RER pour assurer la desserte RER conformément à l'article 22.

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

Avant le 30 septembre 2005, la S.N.C.B. présente au Ministre des Entreprises publiques, en concertation avec la S.N.C.B. Holding et Infrabel, une proposition d'acquisition de matériel spécifique RER et des modalités de son financement.

Art. 74. Sur le montant global de € 1.612.000 milliers que l'Etat s'est engagé à apporter progressivement au fonds RER, € 56.000 milliers minimum sont réservés au matériel spécifique RER.

En exécution de la décision du Conseil des Ministres des 20 et 21 mars 2004, l'Etat examinera les modalités de financement du matériel au-delà de ce montant.

A partir de 2005, la S.N.C.B. Holding met à disposition de la S.N.C.B. les moyens disponibles du Fonds RER que l'Etat lui a confiés, sur la base des relevés mensuels des factures d'entreprises et des dépenses réelles en régie relatives à ce matériel spécifique et ce, compte tenu des rectifications éventuelles sur la comptabilisation des dépenses à dater du 1<sup>er</sup> janvier 2005. Au-delà des montants ainsi visés et, compte tenu des montants qui doivent également être alloués à Infrabel et à la S.N.C.B. Holding, la S.N.C.B. Holding est libérée de cette obligation vis-à-vis de la S.N.C.B..

Na goedkeuring door de Minister van Overheidsbedrijven worden de door de Staat aan de N.M.B.S. gewaarborgde bedragen voor de jaren 2005 tot 2007 opgenomen in het bijvoegsel bij dit beheerscontract dat vóór 31 december 2005 moet worden afgesloten.

De modaliteiten voor de herziening van de verdeling van de kredieten tussen de drie vennootschappen voor de laatste twee jaar zijn bepaald in genoemd bijvoegsel.

Elk voorstel tot herziening wordt voorgelegd door de N.M.B.S. Holding en leidt in voorkomend geval tot een aanpassing van de investeringsprogramma's van de drie vennootschappen.

De N.M.B.S. moet haar programma 2008 tot 2012 uitwerken in overleg met Infrabel en de N.M.B.S. Holding. Dat programma moet door de N.M.B.S. Holding aan de Minister van Overheidsbedrijven voorgelegd worden tegen 31 maart 2007, met de instemming van de N.M.B.S. en Infrabel.

Art. 72. Elk positief of negatief verschil dat bij het afsluiten van de rekeningen van het jaar t van de N.M.B.S. bestaat tussen haar deel van de eventueel herziene investeringstoelage voor opdrachten van openbare dienst en de eigenlijke uitvoering van het deel van het investeringsprogramma ten laste van de Staat zoals uit de jaarrekeningen blijkt, kan tussen verschillende boekjaren worden geregulariseerd.

Om de situatie jaar na jaar te kunnen volgen, stelt de N.M.B.S. tezelfdertijd met de jaarlijkse reporting van haar boekhoudresultaten ook een specifiek jaarverslag op.

Dit jaarverslag vergelijkt de gecumuleerde stortingen door de Staat en de sinds 1 januari 2005 gecumuleerde gerealiseerde investeringen.

Naast de balans, de resultatenrekening en bijlagen, zoals voorzien volgens het gemeen boekhoudrecht, omvat dit verslag ook :

- een thesaurietabel met afzonderlijke vermelding van de impact van het resultaat, van de investeringen alsook van de variatie van de vorderingen, de schulden en de thesauriesituatie;
- een gecumuleerde thesaurietabel van de investeringen sinds 1 januari 2005.

Onverminderd de volledige uitvoering van het meerjareninvesteringsplan, wordt het eventuele positief saldo van het jaar t als aanvullende financiering gevoegd bij de in artikel 71 voorziene toelage die aan de N.M.B.S. wordt toegekend voor het jaar t+1, en de rechtvaardiging ervan inzake investeringsuitgaven wordt opgenomen in het kader van de aanpassing van het jaar t+1 die door de N.M.B.S. wordt voorgesteld.

Het eventuele negatief saldo, dat te wijten is aan een overschrijding van de investeringsuitgaven van de N.M.B.S. voor het jaar t, wordt in detail gerechtvaardigd in het raam van de evaluatie van het jaarprogramma van het jaar t dat aan de Minister van Overheidsbedrijven moet worden meegedeeld. De aanpassing van het jaar t+1 zal rekening houden met de aanwending van een deel van de toelage van het jaar t+1 van de N.M.B.S. voor de aanzuivering van het teveel aan investeringen van het jaar t.

Art. 73. De N.M.B.S. verbindt zich ertoe, over specifiek rollend materieel voor het GEN te beschikken om de GEN-bediening mogelijk te maken overeenkomstig artikel 22.

Conform de beslissing van de Ministerraad in Oostende op 20 en 21 maart 2004, zorgt de Staat voor de dekking – zowel in kapitaal als in interesten – van rollend materieel voor het GEN.

Vóór 30 september 2005 legt de N.M.B.S., in overleg met de N.M.B.S.-Holding en Infrabel, aan de Minister van Overheidsbedrijven een voorstel voor aangaande de verwerving van specifiek GEN-materieel en de financieringsmodaliteiten ervan.

Art. 74. Op het totaal bedrag van 1.612.000 duizend € waartoe de Staat zich verbonden heeft om het geleidelijk in het GEN-Fonds in te brengen, zijn minstens 56.000 duizend € voorbehouden voor het specifieke GEN-materieel.

In uitvoering van de beslissing van de Ministerraad van 20 en 21 maart 2004, zal de Staat de financieringsmodaliteiten voor het materieel boven dat bedrag onderzoeken.

Vanaf 2005, stelt de N.M.B.S. Holding aan de N.M.B.S. de beschikbare middelen van het GEN-Fonds ter beschikking die de Staat haar heeft toevertrouwd, op basis van maandelijkse staten van de effectieve aannemingsfacturen en uitgaven in eigen beheer met betrekking tot dat specifiek materieel, en dit rekening houdend met de eventuele verbeteringen op de boeking van de uitgaven vanaf 1 januari 2005. Boven de aldus bedoelde bedragen en rekening houdend met de bedragen die ook aan Infrabel en aan de N.M.B.S. Holding toegekend moeten worden, is N.M.B.S. Holding vrijgesteld van die verplichting ten aanzien van de N.M.B.S.

En 2005, sur le montant global de € 103.500 milliers mis à la disposition d'Infrabel, de la S.N.C.B. Holding et de la S.N.C.B., un montant de 23.500 milliers € est destiné au matériel roulant.

La S.N.C.B. doit élaborer son programme d'investissements associé au RER pour la période de 2005 à 2007, en concertation avec Infrabel et la S.N.C.B. Holding. Ce programme est présenté par la S.N.C.B. Holding au Ministre des Entreprises publiques pour le 30 septembre 2005, avec l'accord de la S.N.C.B. et d'Infrabel.

Après approbation par le Ministre des Entreprises publiques, les montants garantis par l'Etat à la S.N.C.B. pour chacune de ces années sont intégrés dans l'avenant au présent contrat de gestion à conclure avant le 31 décembre 2005.

Les modalités de révision de la répartition des crédits entre les trois sociétés pour les deux dernières années sont prévues par ledit avenant. Toute proposition de révision est présentée par la S.N.C.B. Holding et, le cas échéant, entraîne un amendement des programmes d'investissements des trois sociétés.

La S.N.C.B. doit élaborer son programme 2008 à 2012, en concertation avec Infrabel et la S.N.C.B. Holding. Ce programme est présenté par la S.N.C.B. Holding au Ministre des Entreprises publiques pour le 31 mars 2007, avec l'accord de la S.N.C.B. et d'Infrabel.

Art. 75. La S.N.C.B. s'engage à tout mettre en œuvre pour respecter le niveau des dépenses d'investissements pour ses missions de service public que lui assurent les moyens mis à sa disposition prévus aux articles 71 et 74.

b) Dotations d'exploitation.

Art. 76. La S.N.C.B. reçoit, à charge du budget du Service public fédéral Mobilité et Transports, une dotation d'exploitation visant à compenser les coûts engagés dans la réalisation de ses missions de service public. La dotation couvre :

- l'offre des trains ordinaires de voyageurs intérieurs et transfrontaliers, mise en place en application des articles 10 à 23 y compris;
- les réductions sur les tarifs applicables au transport intérieur de voyageurs et gratuits en faveur de catégories de bénéficiaires pour des raisons sociales, patriotiques, professionnelles et européennes, telles que décrites à l'article 34 et reprises à la partie 1 de l'annexe 8.

Toutes réductions ou gratuités nouvelles applicables au transport intérieur de voyageurs, imposées par l'Etat, font l'objet d'une compensation fixée par avenant au présent contrat de gestion.

La perte de recettes de la S.N.C.B. résultant d'autres réductions tarifaires et gratuités dont le relevé est repris en partie 2 de l'annexe 8 est intégralement compensée par les départements ministériels et organismes concernés, dans le cadre de conventions signées entre eux et la S.N.C.B..

L'Etat garantit une dotation d'exploitation dont le montant global pour les trois sociétés anonymes de droit public s'élève pour 2005 à € 1.083.721 milliers, à indexer annuellement conformément à l'annexe 11 point I.

Ce montant comprend les charges de personnel du Service technique d'appui ferroviaire et les coûts du personnel transféré en vertu de l'article 98 de l'arrêté royal du 12 mars 2003 relatif aux conditions d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire. Le STAF disparaîtra dans le courant de l'année 2005. Le personnel transféré en vertu de l'article 98 précité sera intégré, dans le courant de l'année 2005, dans le service de sécurité ferroviaire préfigurant l'autorité de sécurité à mettre en place dans le cadre de la transposition du 2<sup>e</sup> Paquet ferroviaire. Ce service sera composé de 25 équivalents temps plein. Dès sa mise en place officielle, l'ensemble des coûts afférents au personnel le composant sera financé directement par le budget de l'Etat. La dotation précitée, due par l'Etat au groupe S.N.C.B., sera simultanément réduite à concurrence de l'ensemble des coûts afférents aux 25 ETP précités. Cette adaptation sera arrêtée dans l'avenant à conclure avant le 31 décembre 2005.

Les crédits relatifs à l'exercice 2005 sont payés par la S.N.C.B. Holding à la S.N.C.B. sous la forme d'avance sur la base d'un pourcentage provisoire correspondant à 100 % du montant de l'allocation de base 51.10.31.02, à 10,27 % du montant de l'allocation de base 51.10.31.03, 100 % de la partie de l'allocation de base 51.10.31.07 réservée aux réductions tarifaires reprises en annexe 8, partie 1.

In 2005, op het globaal krediet van € 103.500 duizend dat ter beschikking is gesteld van Infrabel, de N.M.B.S. Holding en de N.M.B.S., is een bedrag van 23.500 duizend € bestemd voor het rollend materieel.

De N.M.B.S. moet haar investeringsprogramma voor het GEN voor de periode 2005 tot 2007 opstellen in overleg met Infrabel en de N.M.B.S. Holding. Dat programma moet door de N.M.B.S. Holding aan de Minister van overheidsbedrijven voorgelegd worden tegen 30 september 2005, met de instemming van de N.M.B.S. en Infrabel.

Na goedkeuring door de Minister van overheidsbedrijven worden de door de Staat aan de N.M.B.S. gewaarborgde bedragen voor elk van die jaren opgenomen in het bijvoegsel bij dit beheerscontract dat vóór 31 december 2005 moet worden afgesloten.

De modaliteiten voor de herziening van de verdeling van de kredieten tussen de drie vennootschappen voor de laatste twee jaar zijn bepaald in genoemd bijvoegsel. Elk voorstel tot herziening wordt voorgelegd door de N.M.B.S. Holding en leidt in voorkomend geval tot een aanpassing van de investeringsprogramma's van de drie vennootschappen.

De N.M.B.S. moet haar programma 2008 tot 2012 uitwerken in overleg met Infrabel en de N.M.B.S. Holding. Dat programma moet door de N.M.B.S. Holding aan de Minister van Overheidsbedrijven voorgelegd worden tegen 31 maart 2007, met de instemming van de N.M.B.S. en Infrabel.

Art. 75. De N.M.B.S. verbindt zich ertoe alles in het werk te stellen om het niveau van de investeringsuitgaven voor haar opdrachten van openbare dienst na te leven dat haar verzekerd wordt door de haar ter beschikking gestelde middelen voorzien in de artikelen 71 en 74.

b) Exploitatietoelagen.

Art. 76. De N.M.B.S. ontvangt, ten laste van het budget van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer, een exploitatietoelage teneinde de kosten te compenseren ten gevolge van de uitvoering van haar opdrachten van openbare dienst. De toelage dekt :

- het aanbod van de gewone binnenlandse en grensoverschrijdende reizigerstreinen, geleverd in toepassing van de artikelen 10 tot en met 23;
- de tariefverminderingen op het binnenlands reizigersvervoer en het kosteloos vervoer van categorieën van begunstigten om sociale, patriotische, professionele en Europese redenen, zoals beschreven in artikel 34 en opgenomen in deel 1 van bijlage 8.

Al het door de Staat opgelegde nieuw vervoer met verminderingen of nieuw kosteloos vervoer met betrekking tot het binnenlands reizigersvervoer, is het voorwerp van een compensatie die vastgelegd is middels een bijvoegsel bij dit beheerscontract.

De ontvangstenderving van de N.M.B.S. als gevolg van andere tariefverminderingen of ander kosteloos vervoer waarvan de lijst opgenomen is in deel 2 van bijlage 8, wordt integraal door de betrokken ministeriële departementen en instellingen gecompenseerd in het kader van overeenkomsten tussen hen en de N.M.B.S..

De Staat waarborgt een exploitatietoelage waarvan het globaal bedrag voor de drie naamloze vennootschappen van publiek recht € 1.083.721 duizend belooft voor 2005, jaarlijks te indexeren overeenkomstig de bijlage 11, punt I.

Dat bedrag omvat de personeelskosten van de Technische Steundienst voor het Spoorvervoer en de kosten van het personeel dat werd overgeheveld bij toepassing van artikel 98 van het koninklijk besluit van 12 maart 2003 betreffende de voorwaarden voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur. De TSS zal in de loop van het jaar 2005 verdwijnen. Het uit hoofde van artikel 98 overgeheveld personeel zal in de loop van het jaar 2005 worden geïntegreerd in de veiligheidsdienst van de spoorwegen, die de voorloper is van de veiligheidsinstantie die moet worden opgericht in het raam van de omzetting van het 2e Spoorwegpakket. Deze dienst zal bestaan uit 25 voltijdse equivalenten. Vanaf de officiële instelling ervan, zal het geheel van de kosten aangaande het personeel dat er deel van uitmaakt, rechtstreeks worden gefinancierd door de Rijksbegroting. De voornoemde toelage, die de Staat verschuldigd is aan de N.M.B.S.-groep, zal terzelfdertijd worden verminderd ten belope van het geheel van de kosten aangaande de hiervoor genoemde 25 VTE's. Die aanpassing zal worden vastgelegd in het vóór 31 december af te sluiten bijvoegsel.

De kredieten met betrekking tot het dienstjaar 2005 worden door de N.M.B.S. Holding aan de N.M.B.S. betaald in de vorm van voorschotten op basis van een voorlopig percentage dat overeenstemt met 100 % van het bedrag van de basisallocatie 51.10.31.02, met 10,27 % van het bedrag van de basisallocatie 51.10.31.03 en 100 % van het gedeelte van de basisallocatie 51.10.31.07 dat voorbehouden is voor de in bijlage 8, deel 1 vermelde tariefverminderingen.

Pour le 30 juin 2005, chaque société arrêtera ses comptes et les soumettra à un audit complet pour le 30 septembre 2005.

La S.N.C.B. Holding remettra, pour le 15 décembre 2005 au Ministre des Entreprises publiques, les comptes du 1<sup>er</sup> semestre 2005 audités ainsi que le plan d'entreprise consolidé 2006-2007 visé à l'article 91 assortis d'une proposition de clé de répartition définitive pour les années 2005, 2006 et 2007, avec l'accord de la S.N.C.B. et d'Infrabel. Cette clé de répartition peut s'écarter de la clé provisoire qui a servi aux versements des avances.

La clé de répartition définitive des dotations d'exploitation devra être fixée de manière à ne pas affecter le traitement des trois sociétés dans les Comptes nationaux. En d'autres termes, le ratio « produits propres hors production immobilisée/charges totales hors production immobilisée et résultats financiers » devra rester supérieur à 50 % pour chacune d'elles.

Les plans d'entreprise (et les clés de répartition qui en découlent) se baseront sur une actualisation des mécanismes énoncés dans les plans d'entreprise approuvés en septembre 2004, y compris le principe de compensation des services via, entre autres, la facturation de ces services au prix coûtant. La S.N.C.B. Holding veillera en particulier à ce que l'enveloppe globale des dotations n'excède pas le montant alloué par l'Etat. En outre, elle veillera aussi à ce que les efforts de rationalisation soient équitablement répartis sur la base d'un inventaire objectif des coûts supportés par les trois sociétés en ce qui concerne leurs missions de service public telles que définies dans leur contrat de gestion, ce en vue.

Après accord du Ministre des Entreprises publiques, ces clés de répartition ainsi que les montants définitifs de la dotation de la S.N.C.B. Holding pour les années 2005, 2006 et 2007 seront intégrés dans l'avenant au présent contrat de gestion à conclure avant le 31 décembre 2005.

Si dans le cadre de la négociation de l'avenant précité, il apparaît qu'il serait utile de modifier le montant des avances mentionnées ci-dessus, il est procédé à ladite modification par décision du Ministre des entreprises publiques sur proposition des 3 sociétés.

La dotation 2007 est éventuellement majorée par avenant au présent contrat de gestion pour tenir compte des dispositions envisagées au dernier alinéa de l'article 31, relative au trafic transfrontalier.

Art. 77. Complémentaire à la dotation visée à l'article 76, la S.N.C.B. reçoit, à charge du budget de l'Etat une dotation d'exploitation exprimée en euros 2005 visant à compenser les coûts associés aux dessertes intérieures par trains à grande vitesse. Pour l'année 2005, cette dotation s'élève à 7,016 m € et pour l'année 2006 à 6,996 m € et versée proportionnellement au nombre de jours où la desserte visée à l'article 21 est assurée. Le calcul des jours où la prestation ne serait pas assurée neutralise les cas de force majeure ou les événements extérieurs à la S.N.C.B.

La dotation de 2005 est réduite à concurrence du montant équivalant à la part de l'augmentation de la facture de la S.N.C.B. à l'Etat pour les cartes train des Services publics fédéraux, liée au passage du prix de la carte train annuelle de 9 à 10 mois. Ce montant ne peut dépasser 3.759 m €.

Les montants sont indexés suivant les dispositions reprises en annexe 11 point I.

La dotation à prévoir pour 2007 sera fixée par avenant, compte tenu des dispositions de l'article 21, dernier alinéa. La S.N.C.B. transmet à la DGTT, sur la base des comptes annuels, le détail des recettes et dépenses liées à ces dessertes pour l'exercice écoulé ainsi qu'une projection pour les quatre années suivantes, pour le 15 avril de chaque année.

Art. 78. Complémentaire à la dotation visée à l'article 76, l'Etat s'engage à verser une dotation spécifique, à partir de 2007, en vue de couvrir le déficit d'exploitation lié à la mise en service du RER.

Le montant tient compte notamment, des recettes provenant d'un nombre plus élevé de voyageurs, des frais de personnel, d'énergie, d'entretien des installations et du matériel roulant.

Le montant de cette dotation, sera présenté dans un avenant à ce contrat afin de couvrir les pertes d'exploitation tenant compte que l'investissement du matériel roulant, comme prévu à l'article 74, est à charge de l'Etat.

Tegen 30.06.05 zal elke vennootschap haar rekeningen opmaken en ze tegen 30.09.05 aan een volledige audit onderwerpen

De N.M.B.S. Holding legt tegen 15 december 2005 aan de Minister van Overheidsbedrijven de geauditeerde rekeningen van het 1e semester 2005, evenals het geconsolideerde ondernemingsplan 2006-2007 zoals bedoeld in artikel 91 voor, samen met een voorstel voor een definitieve verdeelsleutel voor de jaren 2005, 2006 en 2007, met de instemming van de N.M.B.S. en Infrabel. Die verdeelsleutel mag afwijken van de voorlopige verdeelsleutel die gediend heeft voor de storting van de voorschotten.

De definitieve verdeelsleutel van de exploitatiedotaties zal moeten vastgesteld worden zodat deze de behandeling van de drie maatschappijen in de Nationale Rekeningen niet beïnvloeden. Met andere woorden, zal de ratio « eigen opbrengsten, exclusief geproduceerde vaste activa/totale lasten, exclusief geproduceerde vaste activa en financiële resultaten » voor elk van deze hoger moeten blijven dan 50 %.

De ondernemingsplannen (en de verdeelsleutels die hieruit voortvloeien) zullen uitgaan van een actualisatie van de mechanismen opgenomen in de ondernemingsplannen die in september 2004 werden goedgekeurd, met inbegrip van het principe van de vergoeding van diensten via, onder andere, de facturatie van die diensten tegen de kostprijs. De N.M.B.S. Holding let er in het bijzonder op dat de globale enveloppe van de toelagen het door de Staat toegekende bedrag niet overschrijdt. Bovendien ziet ze er ook op toe dat de rationaliseringsinspanningen op billijke wijze worden verdeeld op basis van een objectieve inventaris van de kosten die de drie vennootschappen dragen met betrekking tot hun opdrachten van openbare dienst zoals gedefinieerd in hun beheerscontract.

Na akkoord van de Minister van Overheidsbedrijven worden die verdeelsleutels en de definitieve bedragen van de toelage van de N.M.B.S. Holding voor de jaren 2005, 2006 en 2007 opgenomen in het bijvoegsel bij dit beheerscontract dat vóór 31 december 2005 moet worden afgesloten.

Als in het raam van de onderhandeling van het voornoemde bijvoegsel blijkt dat het nuttig zou zijn het bedrag van de voornoemde voorschotten te wijzigen, wordt tot die wijziging overgegaan bij beslissing van de Minister van overheidsbedrijven op voorstel van de 3 vennootschappen.

De toelage 2007 wordt eventueel verhoogd middels een bijvoegsel bij dit beheerscontract om rekening te houden met de bepalingen die vernoemd zijn in de laatste alinea van artikel 31 betreffende het grensoverschrijdend verkeer.

Art. 77. In aanvulling op de toelage bedoeld in artikel 76, ontvangt de N.M.B.S. ten laste van de Staatsbegroting een exploitatietoelage, uitgedrukt in euro's 2005, teneinde de aan de binnenlandse bediening met hogesnelheidstreinen verbonden kosten te compenseren. Voor het jaar 2005 bedraagt die toelage 7,016 m € en voor het jaar 2006, 6,996 m €, en ze wordt betaald naar verhouding van het aantal dagen waarop de in artikel 21 bedoelde bediening wordt verzekerd. In de berekening van de dagen waarop de prestatie niet wordt geleverd, worden de gevallen van overmacht of de gebeurtenissen van buiten de N.M.B.S. geneutraliseerd.

De toelage van 2005 wordt verminderd tot beloop van het bedrag dat overeenstemt met het gedeelte van de verhoging van de factuur van de N.M.B.S. aan de Staat voor de treinkaarten van de Federale Overheidsdiensten, verbonden aan de wijziging van de prijs van de treinkaart geldig voor een jaar van 9 naar 10 maanden. Dat bedrag mag niet groter zijn dan 3.759 m €.

De bedragen worden geïndexeerd volgens de bepalingen van bijlage 11, punt I.

De voor 2007 te plannen toelage zal met een bijvoegsel worden vastgelegd, rekening houdend met de bepalingen van artikel 21, laatste alinea. De N.M.B.S. bezorgt aan het DGVL, op basis van de jaarrekeningen, de gedetailleerde ontvangsten en uitgaven met betrekking tot die bedieningen voor het afgelopen boekjaar alsook een prognose voor de vier volgende jaren, tegen 15 april van elk jaar.

Art. 78. Ter aanvulling op de in artikel 76 bedoelde toelage verbindt de Staat zich ertoe een specifieke toelage te storten, vanaf 2007, om het exploitatiedeficit ingevolge de indienststelling van het GEN te dekken.

Het bedrag houdt meer bepaald rekening met de opbrengsten ingevolge het groter aantal reizigers, de kosten voor personeel, energie, onderhoud van de installaties en van rollend materieel.

Het bedrag van die toelage wordt voorgesteld in een bijvoegsel bij dit contract teneinde de exploitatieverliezen te dekken rekening houdend met het feit dat de investering voor het rollend materieel, zoals bepaald in artikel 74, ten laste is van de Staat.



Pour les années 2007 à 2010, ce montant est estimé en € 2005 pour les 3 entreprises publiques du groupe, comme suit :

- 2007 : € 9.188 milliers
- 2008 : € 9.188 milliers
- 2009 : € 32.041 milliers
- 2010 : € 46.356 milliers.

La mise à disposition de ces montants est liée à la mise en œuvre de la desserte RER. La S.N.C.B. s'engage à mettre en œuvre la desserte RER, conformément aux dispositions détaillées à l'article 22.

La répartition de la dotation entre les trois sociétés est fixée par l'avenant pris avant le 31 décembre 2005.

Ces dotations sont indexées selon le principe repris en annexe 11, point I.

c) Compensation domicile-travail.

Art. 79. Au titre de contribution pour les obligations de réductions tarifaires décrites à l'article 35 et des modalités fixées à l'annexe 9, l'Etat verse à la S.N.C.B. complémentirement à la dotation visée à l'article 76 les montants suivants, exprimés en euros courants

	2005	2006	2007
— pour la gratuité domicile-travail	17.900 m €	21.900 m €	25.900 m €
— pour la gratuité de la part STIB dans les cartes trains mixtes	2.300 m €	2.600 m €	2.800 m €
TOTAL	20.200 m €	24.500 m €	28.700 m €

m = milliers

Ce montant budgétaire ne peut être dépassé. Le taux de prise en charge en faveur des entreprises privées, ayant des conventions de tiers payant avec la S.N.C.B. peut être réduit de manière non discriminatoire afin de respecter le plafond d'intervention de l'Etat.

	2005	2006	2007
— voor het kosteloos vervoer woonplaats-werk	17.900 m €	21.900 m €	25.900 m €
— voor de kosteloosheid van het MIVB-aandeel in de gemengde treinkaarten	2.300 m €	2.600 m €	2.800 m €
TOTAAL	20.200 m €	24.500 m €	28.700 m €

m = duizend

Dit budgetbedrag mag niet worden overschreden. Het percentage van tenlasteneming ten gunste van de privé-ondernemingen die een derdebetalersovereenkomst met de N.M.B.S. hebben, mag op niet-discriminatoire wijze worden beperkt om in overeenstemming te zijn met het bijdrageplafond van de Staat.

d) Affectation des bénéfices.

Art. 80. Sans préjudice de l'article 52 des statuts et de l'article 616 du Code des sociétés, en cas de cash flow provenant d'un bénéficiaire sur l'exercice de sa mission de service public, la S.N.C.B. veille à affecter celui-ci à l'amélioration de la structure financière propre aux activités de missions de service public et à l'amélioration de la qualité.

XI. Versement des contributions et compensations financières de l'Etat

Art. 81. Pour l'exercice 2005, les modalités de versement de la dotation aux investissements visée à l'article 71 s'inscrivent dans la continuité du mécanisme prévu par l'arrêté royal du 28 octobre 2004 fixant les règles provisoires valant comme premier contrat de gestion de la nouvelle S.N.C.B. tel que modifié par l'arrêté royal du 30 décembre 2004. L'Etat verse cette dotation à la S.N.C.B. Holding qui en reverse une partie à la S.N.C.B. sous forme d'avances suivant l'échéancier des versements de l'Etat fixé comme suit :

- 3,75 douzièmes le 10<sup>e</sup> jour ouvrable de 2005;
- quatre tranches de 1 douzième le 25 de chaque mois de janvier à avril 2005;
- 4 douzièmes le 8 mai 2005;
- 0,25 douzième, dont le versement, par l'Etat directement à la S.N.C.B. (2), est conditionné à l'article 87.

Voor de jaren 2007 tot 2010 is de raming van dit bedrag in € 2005 voor de 3 overheidsbedrijven van de groep als volgt :

- 2007 : € 9.188 duizend
- 2008 : € 9.188 duizend
- 2009 : € 32.041 duizend
- 2010 : € 46.356 duizend.

De terbeschikkingstelling van die bedragen is verbonden aan de uitvoering van de GEN-bediening. De N.M.B.S. verbindt zich ertoe de GEN-bediening in te voeren overeenkomstig de bepalingen die in detail zijn opgenomen in artikel 22.

De verdeling van de toelage tussen de drie vennootschappen is bepaald in het vóór 31 december 2005 af te sluiten bijvoegsel.

De toelagen worden geïndexeerd volgens het principe beschreven in bijlage 11, punt I.

c) Compensatie woonplaats-werk.

Art. 79. Uit hoofde van de bijdrage voor de verplichtingen inzake tariefverminderingen zoals beschreven in artikel 35 en de in bijlage 9 bepaalde modaliteiten, stort de Staat, in aanvulling op de in artikel 76 bedoelde toelage, aan de N.M.B.S. de volgende bedragen, uitgedrukt in courante euro's :

	2005	2006	2007
— voor het kosteloos vervoer woonplaats-werk	17.900 m €	21.900 m €	25.900 m €
— voor de kosteloosheid van het MIVB-aandeel in de gemengde treinkaarten	2.300 m €	2.600 m €	2.800 m €
TOTAAL	20.200 m €	24.500 m €	28.700 m €

d) Winstbesteding.

Art. 80. Onverminderd artikel 52 van de statuten en artikel 616 van het Wetboek van vennootschappen zorgt de N.M.B.S. ervoor, in geval van winst op de uitoefening van haar opdracht van openbare dienst, vertegenwoordigd door een cash flow, dat deze prioritair wordt besteed aan de verbetering van de financiële structuur eigen aan de activiteiten voor de opdrachten van openbare dienst en aan de verbetering van de kwaliteit.

XI. Storting van de financiële bijdragen en compensaties van de Staat

Art. 81. Voor het boekjaar 2005 passen de modaliteiten van storting van de in artikel 71 bedoelde investeringstoelage in het kader van de continuïteit van het mechanisme waarin voorzien is door het koninklijk besluit van 28 oktober 2004 tot bepaling van de voorlopige regels die gelden als eerste beheerscontract van de nieuwe N.M.B.S. zoals gewijzigd door het koninklijk besluit van 30 december 2004. De Staat stort die toelage aan de N.M.B.S. Holding, welke een deel ervan overmaakt aan de N.M.B.S. in de vorm van voorschotten overeenkomstig het tijdschema van de stortingen van de Staat dat als volgt is vastgelegd :

- 3,75 twaalfden op de 10e werkdag van 2005 ;
- vier schijven van 1 twaalfde op de 25e van de maanden januari tot april 2005;
- 4 twaalfden op 8 mei 2005;
- 0,25 twaalfden waarvan de rechtstreekse storting door de Staat aan de N.M.B.S. (2), onderworpen is aan artikel 87.

La justification de ces versements qui est impartie à la S.N.C.B. respecte les procédures reprises aux articles 24 à 30 du contrat de gestion.

A partir de l'année 2006, les versements par l'Etat, à la S.N.C.B., de sa dotation annuelle pour les investissements à réaliser dans le cadre de l'exercice de ses missions de service public sont effectués auprès de la S.N.C.B. le 25 de chaque mois par provisions mensuelles égales au douzième du montant annuel. Toutefois, si l'avenant au présent contrat n'a pas été approuvé par les trois sociétés, l'Etat continue à verser la dotation d'investissements globale à la S.N.C.B. Holding qui en verse une partie à la S.N.C.B. sous forme d'avances dont question à l'article 71.

En cours d'année, les provisions mensuelles restant à verser sont recalculées en fonction des modifications éventuelles apportées à la répartition telles que prévues à l'article 71.

Art. 82. La S.N.C.B. justifie l'utilisation des moyens financiers mis à sa disposition pour ses propres investissements RER par l'extrait du rapport d'évaluation annuel relatif à l'exécution de son programme d'investissements de l'année t correspondant aux rubriques du RER tel qu'il est établi le 30 avril de l'année t+1 en vertu de l'article 25.

Art. 83. Pour l'exercice 2005 et, pour 2006 tant que l'avenant au contrat de gestion n'a pas été approuvé par les trois sociétés, l'Etat verse la dotation d'exploitation visée à l'article 76 à la S.N.C.B. Holding qui la reverse à la S.N.C.B. au titre d'avances pour 2005, selon les modalités déterminées à l'article 76 et, pour 2006, proportionnellement au business plan à remettre pour le 15 novembre 2005, suivant l'échéancier des versements de l'Etat, fixé comme suit :

- 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, dont la dernière est limitée à 75 % font l'objet d'un seul paiement avant le 10<sup>e</sup> jour ouvrable de janvier de l'année suivante;
- le solde de la tranche de décembre est versé par l'Etat, suivant les dispositions de l'article 88;
- le crédit initial de l'année t est ajusté soit à la hausse, soit à la baisse, sur la base de l'indexation réelle. L'ajustement positif est libéré en une fois, dans les soixante jours de la parution au *Moniteur belge* du budget ajusté. L'ajustement négatif est intégré immédiatement dans le calcul des tranches mensuelles restant à verser.

Ces avances donneront lieu à des régularisations lors de l'approbation par les trois sociétés de l'avenant au contrat de gestion à conclure avant le 31 décembre 2005. A partir de l'année 2006, et, sous réserve des dispositions négociées qui seront fixées dans l'avenant au présent contrat de gestion visé à l'alinéa premier, le versement de cette dotation sera opéré par l'Etat directement à la S.N.C.B..

Art. 84. En 2005, l'Etat verse à la S.N.C.B. la dotation d'exploitation prévue à l'article 77. Le montant de 7.016 milliers € est réduit conformément aux modalités prévues à l'article 77, 2<sup>e</sup> alinéa. Ce montant équivalant à la part de l'augmentation de la facture de la S.N.C.B. à l'Etat pour les cartes train des Services publics fédéraux, liée au passage du prix de la carte train annuelle de 9 à 10 mois est fixé par décision du Ministre du Budget, après examen précis de son calcul. Le solde ainsi déterminé de la dotation de 2005 est versé à la S.N.C.B. deux mois à dater de la décision du Budget et/ou de l'approbation du budget ajusté. Dès 2006, la dotation inscrite au budget est versée à concurrence de 50 % le 31 mars, 40 % le 30 novembre. Les 10 % restants sont versés à l'approbation des comptes de l'année concernée.

Art. 85. A partir de 2007, la dotation d'exploitation pour la mise en exploitation du RER telle que prévue à l'article 78 est ajoutée à celle prévue à l'article 76. Les modalités de versement sont celles prévues aux articles 83 et 88.

Die stortingen die aan de N.M.B.S. worden toegekend, worden gerechtvaardigd volgens de procedures van de artikelen 24 tot 30 van het beheerscontract.

Vanaf het jaar 2006 gebeuren de stortingen door de Staat van haar jaarlijkse toelage voor de investeringen die in het kader van de uitvoering van haar opdrachten van openbare dienst moeten worden uitgevoerd, aan de N.M.B.S. op de 25e van elke maand met maandelijks proviesies gelijk aan een twaalfde van het jaarlijks bedrag. Als het bijvoegsel bij dit contract evenwel niet door de drie vennootschappen goedgekeurd is, blijft de Staat de globale investeringstoelage aan de N.M.B.S. Holding storten, dewelke een deel ervan aan de N.M.B.S. stort in de vorm van voorschotten waarvan sprake in artikel 71.

In de loop van het jaar worden de maandelijks, nog te storten proviesies herberekend in functie van de eventuele aan de verdeling aangebrachte herzieningen zoals bepaald in artikel 71.

Art. 82. De N.M.B.S. rechtvaardigt het gebruik van de haar ter beschikking gestelde financiële middelen voor haar eigen GEN-investeringen door het uittreksel uit het jaarlijks evaluatierapport over de uitvoering van haar investeringsprogramma van het jaar t overeenkomstig de rubrieken van het GEN zoals dat is opgesteld op 30 april van het jaar t+1 krachtens artikel 25.

Art. 83. Voor het boekjaar 2005, en voor 2006 zolang het bijvoegsel bij het beheerscontract niet is goedgekeurd door de drie vennootschappen, stort de Staat de in artikel 76 bedoelde exploitatietoelage aan de N.M.B.S. Holding, welke ze aan de N.M.B.S. doorstort als voorschotten voor 2005, volgens de modaliteiten die bepaald zijn in artikel 76 en, voor 2006, evenredig met het tegen 15 november 2005 in te dienen businessplan, volgens het tijdschema van de stortingen van de Staat, dat als volgt is vastgelegd :

- de schijven van januari tot april van elk jaar worden gestort ten laatste op de 25e van elke maand;
- de schijven voor mei, juni, juli en augustus van elk jaar zijn het voorwerp van een enkele betaling ten laatste op 8 mei van hetzelfde jaar;
- de schijven voor september, oktober, november en december, waarvan de laatste beperkt is tot 75 %, zijn het voorwerp van een enkele betaling vóór de 10<sup>e</sup> werkdag van januari van het volgende jaar;
- het saldo van de schijf van december wordt door de Staat gestort volgens de bepalingen van artikel 88;
- het oorspronkelijke krediet van het jaar t wordt aangepast naar boven of naar beneden, op basis van de werkelijke indexering. De positieve aanpassing wordt in een keer gestort, binnen zestig dagen na bekendmaking van het aangepaste budget in het *Belgisch Staatsblad*. De negatieve aanpassing wordt onmiddellijk geïntegreerd in de berekening van de nog te storten maandelijks schijven.

Die voorschotten zullen aanleiding geven tot regularisaties bij de goedkeuring door de drie vennootschappen van het vóór 31 december 2005 af te sluiten bijvoegsel bij het beheerscontract. Vanaf 2006, en onder voorbehoud van de onderhandelde bepalingen die zullen worden vastgelegd in in het eerste lid bedoelde bijvoegsel bij dit beheerscontract, wordt deze toelage rechtstreeks aan de N.M.B.S. gestort door de Staat.

Art. 84. In 2005 stort de Staat aan de N.M.B.S. de exploitatietoelage waarin is voorzien in artikel 77. Het bedrag van 7.016 duizend euro wordt verminderd conform de modaliteiten waarin is voorzien in artikel 77, 2e alinea. Dat bedrag, dat overeenstemt met het gedeelte van de verhoging van de factuur van de N.M.B.S. aan de Staat voor de treinkaarten van de Federale overheidsdiensten, verbonden aan de wijziging van de prijs van de treinkaart geldig voor een jaar van 9 naar 10 maanden, wordt vastgesteld bij beslissing van de Minister van Begroting, na nauwkeurig onderzoek van de berekening ervan. Het aldus bepaalde saldo van de toelage van 2005 wordt aan de N.M.B.S. gestort na twee maanden te rekenen vanaf de Begrotingsbeslissing en/of de goedkeuring van de aangepaste begroting. Vanaf 2006 wordt de toelage op de begroting ingeschreven en gestort tot beloop van 50 % op 31 maart, en tot beloop van 40 % op 30 november. De resterende 10 % wordt gestort bij de goedkeuring van de rekeningen van het betrokken jaar.

Art. 85. Vanaf 2007 wordt de exploitatietoelage voor de exploitatie van het GEN zoals voorzien in het artikel 78, gevoegd bij die van artikel 76. De stortingsmodaliteiten zijn die van de artikelen 83 en 88.

Art. 86. La compensation financière visée à l'article 79 est versée auprès de la S.N.C.B. au plus tard le 31 août de chaque année pour autant que le rapport justificatif annuel visé à l'article 39 relatif à l'exercice précédent soit remis le 30 avril au plus tard.

Art. 87. Le versement du solde de la douzième tranche de la dotation d'investissements prévue à l'article 81 est conditionné par la transmission par la S.N.C.B. des éléments suivants à la DGTT :

- la clôture annuelle des comptes avec identification des dépenses d'investissements à charge des missions de service public, des créances ou dettes vis-à-vis de l'Etat en rapport avec la dotation pour investissements de l'Etat;
- tous les documents et renseignements, entre autres les justifications relatives aux écarts entre la programmation et la réalisation des projets, à remettre par la S.N.C.B. à la DGTT dans le cadre du suivi des investissements conformément aux procédures arrêtées dans le présent contrat.

En cas de respect de ces dispositions, le paiement du solde intervient dans les soixante jours de l'approbation des comptes annuels.

En cas de manquement à une des conditions, le délai est reporté à soixante jours après règlement de l'élément litigieux.

Art. 88. Le solde de la douzième tranche des dotations d'exploitation de l'année t prévue à l'article 83 est libéré en tenant compte du nombre de jours où l'offre minimale de trains visée à l'article 10 a été assurée. Le calcul des jours où la prestation ne serait pas assurée neutralise les cas de force majeure ou les événements extérieurs à la S.N.C.B. Il est versé dans les soixante jours à dater de l'approbation des comptes de l'année t par l'assemblée générale des actionnaires de la S.N.C.B.

Art. 89. Les modalités de paiement prévues aux articles 81 à 88 sont respectées sans préjudice des dispositions légales et réglementaires relatives au budget de l'Etat et à la procédure générale de libération des crédits budgétaires.

Art. 90. La S.N.C.B. tient compte des modalités de versement des compensations financières et contributions de l'Etat pour l'élaboration de son budget lequel doit être adopté par le conseil d'administration avant le 31 décembre de l'année précédente.

## XII. Plan d'entreprise

Art. 91. 1. Le plan 2003-2005 est la traduction de la stratégie que les trois entreprises publiques ont souhaité mettre en œuvre durant les années 2003, 2004 et 2005 afin de relever les défis qui se présentent en terme de mobilité et afin d'en accroître globalement la performance.

2. Ce plan sera évalué paritairement. L'évaluation paritaire commencera en septembre 2005 de manière à ne pas mettre en péril l'échéance du 15 décembre 2005 dont question ci-dessous.

3. Sur base de cette évaluation, l'Etat et la direction prendront toutes les mesures utiles en vue d'atteindre une stabilisation de la dette globale des 3 sociétés au niveau d'un mois de l'année 2008 à définir dans le cadre de l'établissement du plan 2006-2007. L'opportunité de neutraliser un phénomène de nature exogène sera évaluée à ce moment en commun par les 2 parties.

4. Ces mesures porteront notamment sur :

- la croissance des recettes globales et en particulier des recettes des activités Cargo et du transport intérieur de voyageurs grâce à :
  - en ce qui concerne le Cargo, l'adaptation sélective des tarifs sans conséquence négative pour les volumes transportés;
  - en ce qui concerne le transport intérieur de voyageurs, une politique tarifaire qui conduit à l'augmentation du nombre de voyageurs transportés de 30 % entre 2000 et 2008 et à la croissance des recettes;
- outre la charge de la dette reprise, le respect par l'Etat des engagements financiers pris dans le présent contrat de gestion en matière d'investissements, permettant notamment de réaliser à court et moyen terme le maintien de capacité, des extensions d'infrastructure et des acquisitions de matériel permettant d'accueillir la croissance de voyageurs précitée; les apports financiers de l'Etat au niveau d'exploitation du groupe S.N.C.B. augmentent de façon significative à partir de 2006, comme détaillé en annexe 12;
- l'optimisation de l'organisation du travail et des moyens de production ainsi que leur modernisation [ex : CLI, nouvelles cabines de signalisation, modernisation des ateliers d'entretien];

Art. 86. De in artikel 79 bedoelde financiële compensatie wordt ten laatste op 31 augustus van elk jaar aan de N.M.B.S. gestort, voor zover het in artikel 39 bedoelde jaarlijks rechtvaardigingsrapport betreffende het vorige dienstjaar uiterlijk op 30 april is ingediend.

Art. 87. De storting van het saldo van de twaalfde schijf van de investeringsvoelagen voorzien in artikel 81, is onderworpen aan de overlegging, door de N.M.B.S. aan het DGVL, van de volgende elementen :

- de jaarlijkse afsluiting van de rekeningen met identificatie van de investeringsuitgaven ten laste van de opdrachten van openbare dienst, de schuldvorderingen of schulden bij de Staat met betrekking tot de toelage voor investeringen van de Staat;
- alle documenten en inlichtingen, onder andere de rechtvaardigingen inzake de verschillen tussen de programmering en de verwezenlijking van de projecten, die de N.M.B.S. bij het DGVL moet indienen in het raam van de opvolging van de investeringen conform de procedures die in dit contract zijn vastgelegd.

Wanneer deze bepalingen worden nagekomen, wordt het saldo betaald binnen zestig dagen na de goedkeuring van de jaarrekeningen.

Wanneer aan een van de voorwaarden niet is voldaan, wordt de termijn uitgesteld tot zestig dagen na regeling van het geschilpunt.

Art. 88. Het saldo van de twaalfde schijf van de exploitatietoelagen van het jaar t, voorzien bij artikel 83, wordt gestort rekening houdend met het aantal dagen waarop het in artikel 10 bedoelde minimumaanbod van treinen werd verzekerd. In de berekening van de dagen waarop de prestatie niet wordt geleverd, worden de gevallen van overmacht of de gebeurtenissen van buiten de N.M.B.S. geneutraliseerd. Het wordt gestort binnen zestig dagen vanaf de goedkeuring van de rekeningen van het jaar t door de Algemene Aandeelhoudersvergadering van de N.M.B.S..

Art. 89. De betalingsmodaliteiten van de artikelen 81 tot 88 worden nageleefd, zonder afbreuk te doen aan de wettelijke en reglementaire bepalingen betreffende de Rijksbegroting en de algemene procedure voor de vrijmaking van de budgettaire kredieten.

Art. 90. De N.M.B.S. houdt rekening met de stortingsmodaliteiten van de financiële compensaties en bijdragen van de Staat bij het opstellen van haar budget, dat door de Raad van Bestuur moet worden goedgekeurd vóór 31 december van het voorgaande jaar.

## 1. XII. Ondernemingsplan

Art. 91. Het plan 2003-2005 is de vertaling van de strategie die de drie overheidsbedrijven hebben willen toepassen in de jaren 2003, 2004 en 2005 teneinde de uitdagingen aan te gaan op het vlak van mobiliteit en teneinde de performantie globaal te vergroten.

1. Dit plan zal paritair geëvalueerd worden. De paritaire evaluatie zal aanvangen in september 2005 zodat de vervaldatum van 15 december 2005, waarvan verder in dit artikel sprake is, gevrijwaard blijft.

2. Op basis van deze evaluatie, zullen de Staat en de directie alle nuttige maatregelen treffen om een stabilisatie van de globale schuld van de drie vennootschappen te bereiken op het niveau van een in 2008 nader te bepalen maand in het kader van het opmaken van het plan 2006-2007. Beide partijen zullen op dat ogenblik gezamenlijk oordelen of het neutraliseren van een exogeen gegeven opportuun is.

3. Deze maatregelen zullen betrekking hebben op :

- de groei van de globale inkomsten en in het bijzonder van de inkomsten van het goederenvervoer en van het binnenlands reizigersvervoer dank zij :
  - voor de goederen, selectieve aanpassing van sommige tarieven, zonder de volumes aan te tasten;
  - voor de binnenlandse reizigers, een tariefbeleid dat kan leiden tot een toename van het aantal reizigers met 30 % tussen 2000 en 2008 en tot een verhoging van de ontvangsten;
- naast de last van de overgenomen schuld, het naleven door de Staat van de financiële verbintenissen in dit beheerscontract op het vlak van investeringen, die met name het mogelijk maken om op korte en middellange termijn het behoud van de capaciteit, de uitbreidingen van infrastructuur en de aankopen van materieel te verwezenlijken die het mogelijk maken om de voornoemde groei van reizigers op te vangen; de financiële inbreng van de Staat op het vlak van exploitatie van de N.M.B.S.-groep stijgt op belangrijke wijze vanaf 2006, zoals gedetailleerd in bijlage 12;
- de optimalisering van de organisatie van het werk en van de productiemiddelen alsook hun modernisering [b.v.b. CLI, nieuwe seinhuizen, modernisering van de onderhoudswerkplaatsen];

- l'optimisation des procédures de commandes au sein du groupe et des procédures de contrôle des coûts;
- l'évaluation et si nécessaire la poursuite de l'effort de productivité, particulièrement dans les activités soumises à la concurrence, comme arrêté dans le plan 2003-2005;
- l'amélioration de la sécurité de toutes les catégories de personnel entrant en contact avec le public et en particulier des accompagnateurs de train ; un ensemble de mesures seront prises par l'Etat et la direction dans cette perspective.

Afin d'atteindre l'objectif défini ci-dessus, la S.N.C.B. s'engage à réaliser notamment des mesures opérationnelles et organisationnelles de manière à en faire une entreprise viable au plan économique, capable de jouer un rôle essentiel dans la mobilité de demain et ce, dans un nouveau contexte européen.

Ces mesures sont celles basées sur le plan 2003-2005 et celles qui seront, si nécessaire sur base de l'évaluation précitée, basées sur le plan 2006-2007 qu'elle s'engage à préparer pour le 15 novembre 2005.

Conformément à l'article 219 de la loi du 21 mars 1991, ce plan sera évalué chaque année.

Ce nouveau plan, qui doit être transmis à la S.N.C.B.-Holding après Audit du collège des commissaires pour le 15 novembre 2005 sur base des résultats de l'exercice précédent et des résultats disponibles de l'année en cours, fixe les objectifs et la stratégie de l'entreprise élaborés sur base des objectifs de mobilité fixés par le Gouvernement.

Il contient obligatoirement, dans les limites de son objet social :

- la structure et les caractéristiques de l'offre de transport sur le réseau ferroviaire et les points d'accueil;
- les investissements dans du matériel roulant et dans les zones d'accueil des voyageurs dans les gares, ainsi que les moyens de financement de ces investissements;
- les prévisions en matière de besoins en personnel;
- l'évolution des comptes de résultats traduits dans un plan financier;
- la description des conditions générales d'exploitation relatives aux secteurs d'activité qui ne relèvent pas de missions de service public.

La S.N.C.B. Holding se charge d'établir pour le 15 décembre 2005, en accord avec la S.N.C.B. et Infrabel, le plan d'entreprise consolidé 2006-2007 des trois S.A. de droit public, de le soumettre au Comité de Pilotage pour discussion et de le transmettre au Ministre des entreprises publiques.

Sur cette nouvelle base, un avenant au présent contrat de gestion sera conclu avant le 31 décembre 2005.

A partir de 2006, la S.N.C.B. établit un rapport financier trimestriel, démontrant les évolutions dans le sens de l'objectif financier précité. Elle transmet ce rapport à la S.N.C.B. Holding qui soumet à l'Etat le rapport financier trimestriel consolidé des 3 entités.

A partir de l'entrée en vigueur du contrat de gestion, un rapport trimestriel sur les coûts des investissements est établi par le commissaire du gouvernement.

### XIII. Dispositions diverses

Art. 92. La S.N.C.B. répond aux demandes de renseignements émanant du Ministre des entreprises publiques et du Ministre de la Mobilité ainsi qu'aux demandes de la DGTT.

Art. 93. La DGTT reçoit les documents du Conseil d'administration de la S.N.C.B. en même temps qu'ils sont transmis à ses membres.

La S.N.C.B. donne libre accès à ses locaux, ateliers et matériel roulant aux fonctionnaires et agents de la DGTT dûment mandatés afin qu'ils puissent y exercer des contrôles de sécurité et s'assurer de la bonne exécution des investissements relatifs aux missions de service public, dans le respect des consignes de sécurité.

- de optimalisering van procedures voor bestellingen en voor kostenbeheersing;
- de evaluatie, en indien nodig, de voortzetting van de inspanningen op het vlak van productiviteit, met name inzake de activiteiten die aan concurrentie onderhevig zijn, zoals vastgelegd in het plan 2003-2005;
- de verbetering van de veiligheid van alle categorieën van personeel die in contact komen met het publiek en in het bijzonder van treinbegeleiders; een geheel van maatregelen zal door de Staat en de Directie met het oog hierop genomen worden.

Om bovenstaande doelstelling te bereiken, verbindt de N.M.B.S. er zich onder meer toe operationele en organisatorische maatregelen toe te passen die van haar een economisch leefbare onderneming moeten maken die een essentiële rol kan spelen in de mobiliteit van morgen, en dit in een nieuwe Europese context.

Dit betreft de maatregelen gebaseerd op het plan 2003-2005 en de maatregelen die, indien vereist op grond van bovenvermelde evaluatie, zullen gebaseerd zijn op het plan 2006-2007 dat de N.M.B.S. zal voorbereiden tegen 15 november 2005.

Overeenkomstig artikel 219 van de voornoemde wet van 21 maart 1991, zal dit plan jaarlijks geëvalueerd worden.

Dit nieuwe plan, dat na een audit van het college van commissarissen tegen 15 november 2005 aan de N.M.B.S. Holding moet worden bezorgd op basis van de resultaten van het voorgaande boekjaar en de voor het lopende jaar beschikbare resultaten, legt de doelstellingen en de strategie van de onderneming vast, die werden uitgewerkt op basis van de door de Regering vastgestelde mobiliteitsdoelstellingen.

Het moet, binnen de limieten van het maatschappelijk doel, de volgende elementen bevatten :

- de structuur en de karakteristieken van het vervoeraanbod op het spoorwegnet en de onthaalpunten;
- de investeringen in rollend materieel en in onthaalzones voor reizigers in de stations, alsook de financieringsmiddelen voor die investeringen;
- de vooruitzichten op het stuk van personeelsbehoeften;
- de evolutie van de resultatenrekeningen vertaald in een financieel plan;
- de beschrijving van de algemene exploitatievoorwaarden betreffende de activiteitensectoren die niet tot de opdrachten van openbare dienst behoren.

De N.M.B.S. Holding is ermee belast om tegen 15 december 2005, in overeenstemming met de N.M.B.S. en Infrabel, het geconsolideerde ondernemingsplan 2006-2007 op te stellen van de drie NV's van publiek recht, het voor te leggen aan het Sturingscomité en het te bezorgen aan de Minister van overheidsbedrijven.

Op die nieuwe basis zal vóór 31 december 2005 een bijvoegsel bij dit beheerscontract worden afgesloten.

Vanaf 2006 stelt N.M.B.S. een driemaandelijks financieel verslag op, dat de evoluties in de richting van de voornoemde financiële doelstelling aantoonst. Zij bezorgt dit verslag aan N.M.B.S. Holding, die een geconsolideerd trimestrieel financieel verslag van de drie entiteiten aan de Staat overmaakt.

Vanaf de inwerkingtreding van het beheerscontract, wordt een driemaandelijks verslag over de investeringsuitgaven door de regeringscommissaris opgesteld.

### XIII. Diverse bepalingen

Art. 92. De N.M.B.S. antwoordt op de vragen om inlichtingen van de Minister van Overheidsbedrijven en van de Minister van Mobiliteit, alsook op de vragen van het DGVL.

Art. 93. Het DGVL ontvangt de documenten van de Raad van Bestuur van de N.M.B.S. tegelijkertijd met de verzending ervan aan zijn leden.

De N.M.B.S. geeft vrij toegang tot haar lokalen, werkplaatsen en rollend materieel aan de behoorlijk gemandateerde ambtenaren en bedienden van het DGVL opdat zij er veiligheidscontroles zouden kunnen uitvoeren en zich verzekeren van de goede uitvoering van de investeringen met betrekking tot de opdrachten van openbare dienst, overeenkomstig de veiligheidsconsignes.

Art. 94. Le rapport annuel rédigé par la S.N.C.B. concernant la manière dont la S.N.C.B. a accompli ses missions de service public conformément à l'article 230, § 5, de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques, comprend notamment :

1. une description de la manière dont la S.N.C.B. a accompli chacune de ses missions de service public au cours de l'année écoulée, et des nouveaux projets dont elle a décidé;

2. un commentaire quant à la manière dont elle a exécuté le plan d'entreprise;

3. par mission de service public, un relevé des recettes et des coûts; ces relevés seront éventuellement établis sur la base de données non comptables et ce en attendant qu'un plan comptable permette d'affecter directement les recettes et les coûts; il est donné un détail des principales catégories de recettes et de coûts figurant dans les relevés; les relevés sont également accompagnés d'une explication et d'un commentaire au sujet des estimations et des clés de répartition appliquées; le « transport intérieur de voyageurs avec des trains du service ordinaire » et « la desserte de destinations intérieures par des trains à grande vitesse » sont évoqués séparément sur ce relevé;

4. pour les postes des comptes annuels qui enregistrent les opérations avec l'Etat ou d'autres autorités, une répartition des montants entre ceux provenant d'opérations avec l'Etat et ceux provenant d'autres opérations.

Pour les postes des comptes annuels liés aux investissements, chaque fois une ventilation en fonction de la source de financement (fonds propres, Etat, autres autorités, emprunts, autres opérations financières).

#### XIV. Suivi et exécution du contrat de gestion

Art. 95. La S.N.C.B. présente à l'Etat, représenté par la DGTT l'ensemble des statistiques dont la liste figure à l'annexe 13, permettant d'assurer un suivi de l'évolution des prestations de la S.N.C.B. dans le cadre de l'exécution du présent contrat de gestion

L'annexe 14 présente la liste des informations, rapports et documents que doit fournir la S.N.C.B. en application des dispositions du présent contrat de gestion.

Art. 96. Au moins une fois par an, un groupe de travail, composé d'un représentant du Ministre des Entreprises publiques et du Ministre de la Mobilité, de représentants de la DGTT et de représentants de la S.N.C.B. Holding, de la S.N.C.B. et d'Infrabel se réunit afin d'évaluer le suivi des contrats de gestion. La première réunion est fixée à fin octobre 2005.

#### XV. Clauses de sauvegarde

Art. 97. Si, au terme d'un exercice, la S.N.C.B. n'atteint pas les objectifs précisés dans le présent contrat de gestion, elle en examinera les raisons et définira les mesures propres à y remédier qu'elle proposera à l'Etat représenté par la DGTT

Art. 98. Des événements, notamment de force majeure, ou des décisions imprévues peuvent intervenir et rendre certaines clauses du présent contrat de gestion inapplicables ou empêcher d'atteindre les objectifs prévus. La S.N.C.B. examinera les raisons pour lesquelles les objectifs contractuels ne peuvent être rencontrés et définira, en concertation avec l'Etat représenté par la DGTT, les mesures propres à y remédier.

Le cas échéant, le résultat de la concertation visée à l'alinéa 1<sup>er</sup> est entériné dans un avenant au présent contrat de gestion.

Au cas où ces événements ou ces décisions entraînent des modifications dans les montants de la dotation d'investissement de l'année t, la S.N.C.B. n'est tenue au respect des délais de présentation d'un nouveau plan annuel d'investissements le 15 novembre de l'année t-1 que si la modification lui est notifiée le 15 septembre de l'année t-1 au plus tard. En cas de notification ultérieure, la S.N.C.B. dispose d'un délai de deux mois pour présenter son plan annuel adapté.

#### Notes

- (1) Accessibilité totale = accessibilité de tous les quais aux personnes à mobilité réduite sauf les quais pour lesquels ceci est physiquement impossible et ceux en chantier.
- (2) Ou via la S.N.C.B.-Holding si l'avenant au présent contrat n'est pas encore conclu à la date d'échéance du paiement.

Art. 94. Het jaarlijks verslag dat de N.M.B.S. opstelt omtrent de wijze waarop de N.M.B.S. haar opdrachten van openbare dienst heeft vervuld, overeenkomstig artikel 230, § 5, van de wet van 21 maart 1991 houdende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven bevat onder meer :

1. een beschrijving van de wijze waarop de N.M.B.S. elk van haar opdrachten van openbare dienst in het afgelopen jaar heeft vervuld en tot welke nieuwe projecten zij heeft besloten;

2. een commentaar over de wijze waarop zij het ondernemingsplan heeft uitgevoerd;

3. per opdracht van openbare dienst, een staat van de opbrengsten en kosten; deze staten zullen eventueel opgesteld zijn op basis van niet-boekhoudkundige gegevens, en dit in afwachting dat een boekhoudplan het mogelijk maakt om de opbrengsten en kosten rechtstreeks toe te wijzen; van de voornaamste opbrengsten- en kostencategorieën die in de staten voorkomen, wordt een detail gegeven; de staten zijn tevens vergezeld van uitleg en commentaar aangaande de toegepaste ramingen en de verdeelsleutels; het « binnenlands vervoer van reizigers met treinen van de gewone dienst » en « het aandoen van binnenlandse bestemmingen door hogesnelheidstreinen » worden in deze staat afzonderlijk opgegeven;

4. voor de posten van de jaarrekening die verrichtingen met de Staat of andere overheden registreren, een uitsplitsing van de bedragen tussen deze afkomstig van verrichtingen met de overheden en deze afkomstig van andere verrichtingen.

Voor de posten van de jaarrekening die verband houden met investeringen, telkens een uitsplitsing volgens de financieringsbron (eigen fondsen, Staat, andere overheden, leningen, andere financiële operaties).

#### XIV. Opvolging en uitvoering van het beheerscontract

Art. 95. De N.M.B.S. legt aan de Staat, vertegenwoordigd door het DGVL, alle statistieken voor waarvan de lijst voorkomt in bijlage 13, waarmee de evolutie van de prestaties van de N.M.B.S. kan worden gevolgd in het kader van de uitvoering van dit beheerscontract.

Bijlage 14 geeft de lijst van de informatie, verslagen en documenten die de N.M.B.S. moet leveren overeenkomstig de bepalingen van dit beheerscontract.

Art. 96. Ten minste een keer per jaar komt een werkgroep, samengesteld uit een vertegenwoordiger van de Minister van Overheidsbedrijven en de Minister van Mobiliteit, vertegenwoordigers van het DGVL en vertegenwoordigers van de N.M.B.S. Holding, de N.M.B.S. en Infrabel, samen om de opvolging van de beheerscontracten te evalueren. De eerste vergadering is gepland voor eind oktober 2005.

#### XV. Vrijwaringsclausules

Art. 97. Als op het einde van een boekjaar de N.M.B.S. de in dit beheerscontract gepreciseerde doelstellingen niet haalt, onderzoekt ze de redenen ervan en legt ze de maatregelen vast die geschikt zijn om dit te verhelpen, welke ze voorstelt aan de Staat vertegenwoordigd door het DGVL.

Art. 98. Gebeurtenissen, in het bijzonder overmacht, of niet-geplande beslissingen kunnen zich voordoen en bepaalde clausules van dit beheerscontract onuitvoerbaar maken of verhinderen dat de geplande doelstellingen worden gehaald. De N.M.B.S. zal de redenen onderzoeken waarom de contractuele doelstellingen niet kunnen worden gehaald en, in overleg met de Staat, vertegenwoordigd door het DGVL, de passende maatregelen vastleggen om dit te verhelpen.

In voorkomend geval zal het resultaat van het overleg bedoeld in de 1e alinea, worden bekrachtigd in een bijvoegsel bij dit beheerscontract.

Ingeval die gebeurtenissen of beslissingen wijzigingen teweegbrengen in de bedragen van de investeringsstoeelage van het jaar t, zal N.M.B.S. maar de termijnen voor het overleggen van een nieuw jaarlijks investeringsplan op 15 november van het jaar t-1, in acht moeten nemen als de wijziging haar uiterlijk ter kennis werd gebracht op 15 september van het jaar t-1. Bij een latere kennisgeving beschikt de N.M.B.S. over een termijn van twee maanden om haar aangepast jaarplan voor te stellen.

#### Nota's

- (1) Totale toegankelijkheid = toegankelijkheid van alle perrons voor personen met beperkte mobiliteit behalve de perrons waarvoor dit fysiek onmogelijk is en die waar werken aan de gang zijn.
- (2) Of via de N.M.B.S. Holding als het bijvoegsel bij dit contract nog niet afgesloten is op de vervaldatum van de betaling.