

SERVICE PUBLIC FEDERAL MOBILITE ET TRANSPORTS

F. 2005 — 2080

[C — 2005/14118]

5 JUILLET 2005. — Arrêté royal portant approbation du contrat de gestion conclu entre l'Etat et la société anonyme de droit public Infrabel

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 14 juin 2004 portant réforme des structures de gestion de l'infrastructure ferroviaire;

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;

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

Nous avons arrêté et arrêtons :

Article 1^{er}. Le contrat de gestion conclu entre l'Etat et la société anonyme de droit public Infrabel, 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 et Notre Ministre de la Mobilité sont chargés 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

Le Ministre de la Mobilité,
R. LANDUYT

*Contrat de gestion entre l'Etat
et la société anonyme de droit public « Infrabel »*

Le présent contrat de gestion est conclu en vertu 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^{er} janvier 2005 et vient à échéance le 31 décembre 2007.

Il précise les règles et conditions selon lesquelles la société anonyme de droit public « Infrabel » exerce les missions de service public qui lui sont conférées par l'article 199 de la loi précitée, en sa qualité de gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire belge telle que définie par référence à l'article premier de l'arrêté royal du 12 mars 2003 relatif aux conditions d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire.

Il fixe le montant des contributions et des compensations financières apportées par l'Etat pour l'exécution des tâches 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 (1).

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 SPF Mobilité et Transports.

FEDERALE OVERHEIDSDIENST MOBILITEIT EN VERVOER

N. 2005 — 2080

[C — 2005/14118]

5 JULI 2005. — Koninklijk besluit houdende goedkeuring van het beheerscontract gesloten tussen de Staat en de naamloze vennootschap van publiek recht Infrabel

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 14 juni 2004 tot hervorming van de beheersstructuren van de spoorweginfrastructuur;

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;

Op de voordracht van Onze Minister van Overheidsbedrijven, van Onze Minister van Mobiliteit 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 Infrabel 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 en Onze Minister van Mobiliteit zijn 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

De Minister van Mobiliteit,
R. LANDUYT

*Beheerscontract tussen de Staat
en de naamloze vennootschap van publiek recht « Infrabel »*

Dit beheerscontract wordt gesloten op grond 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 de voorwaarden volgens dewelke de naamloze vennootschap van publiek recht « Infrabel » de haar bij artikel 199 van de voornoemde wet toevertrouwde opdrachten van openbare dienst uitvoert, in haar hoedanigheid van beheerder van de Belgische spoorweginfrastructuur zoals bepaald bij verwijzing naar artikel één van het koninklijk besluit van 12 maart 2003 betreffende de voorwaarden voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur.

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 binnenverkeer met 25 % over de periode 2000-2006, en te streven naar een verhoging met 25 % over de periode 2006-2012 (1)

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^{er}. Les trois sociétés anonymes de droit public que sont Infrabel, S.N.C.B. Holding et 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.

Infrabel développe ses activités dans cette perspective.

En sa qualité de gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, Infrabel s'engage à exercer ce rôle dans le respect du système adopté par l'Union européenne et des critères d'indépendance qui prévalent à l'exercice de ses fonctions essentielles, afin de garantir un accès équitable et non discriminatoire à l'infrastructure ferroviaire et d'assurer l'utilisation optimale de celle-ci.

Art. 2. Les organes de gestion d'Infrabel 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 maintenir l'infrastructure ferroviaire dans un état de qualité technique performant. Ils veillent à maintenir le niveau de sécurité à son niveau actuel et mettent en œuvre les moyens les plus adéquats pour l'accroître.

Ils prennent également toutes dispositions afin d'assurer la régularité et la fiabilité des circulations.

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

Afin d'assurer un emploi optimal des ressources mises à disposition des trois sociétés publiques Infrabel fait systématiquement appel aux prestations et services des deux autres sociétés anonymes de droit public du groupe S.N.C.B.. Infrabel 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 d'Infrabel participe également au maximum à la réalisation des travaux d'investissements qui relèvent de ses compétences habituelles.

Art. 3. Les tâches qu'Infrabel assume en exécution des missions de service public qui lui sont imparties par la loi et la réglementation en vigueur sont les suivantes :

- 1° l'acquisition, la construction, le renouvellement, l'entretien et la gestion de l'infrastructure ferroviaire;
- 2° la gestion des systèmes de régulation et de sécurité de cette infrastructure;
- 3° la fourniture aux entreprises ferroviaires des services définis par le Roi, par arrêté délibéré en Conseil des Ministres, en exécution des dispositions de l'arrêté royal du 12 mars 2003 relatif aux conditions d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire;
- 4° la répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire disponibles, dans le respect des principes et procédures définis par le Roi, par arrêté délibéré en Conseil des Ministres;
- 5° la tarification, la facturation et la perception des redevances d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire et des services visés au 3°, dans le respect des principes et procédures définis par le Roi, par arrêté délibéré en Conseil des Ministres;

I. Algemene bepalingen.

Artikel 1. De drie naamloze vennootschappen van publiek recht, met name Infrabel, N.M.B.S. Holding en N.M.B.S. vormen samen een essentieel element in het Belgische transportsysteem. In die hoedanigheid waakt elk van die vennootschappen erover 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.

Infrabel ontwikkelt haar activiteiten vanuit dat oogpunt.

In haar hoedanigheid van beheerder van de spoorweginfrastructuur, verbindt Infrabel zich ertoe om die rol op zich te nemen binnen het systeem dat door de Europese Unie is aangenomen en met inachtneming van de onafhankelijkheidscriteria die gelden voor de uitvoering van haar essentiële functies, om een billijke en niet-discriminerende toegang tot de spoorweginfrastructuur te waarborgen en het optimaal gebruik ervan te verzekeren.

Art. 2. De beheers- en directieorganen van Infrabel 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 ze zich ertoe de spoorweginfrastructuur in een staat te houden van performante technische kwaliteit. Ze waken erover het veiligheidsniveau op het huidige peil te houden en zetten de meest geschikte middelen in om het te verhogen.

Ze nemen tevens alle maatregelen om de regelmaat en de betrouwbaarheid van het verkeer te waarborgen.

Ze beheren in dezelfde zin en volgens de principes van goed bestuur, de deelnemingen van Infrabel in andere ondernemingen.

Om een optimaal gebruik te verzekeren van de middelen die ter beschikking van de drie naamloze vennootschappen van publiek recht worden gesteld, doet Infrabel systematisch een beroep op de diensten en prestaties van de twee andere naamloze vennootschappen van publiek recht van de N.M.B.S. groep. Infrabel 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 Infrabel neemt tevens maximaal deel aan de verwezenlijking van de investeringswerken, die behoren tot hun vaste bevoegdheden.

Art. 3. De taken die Infrabel op zich neemt bij de uitvoering van de opdrachten van openbare dienst die haar worden toegewezen door de wet en de geldende reglementering, zijn de volgende :

- 1° de verwerving, de bouw, de vernieuwing, het onderhoud en het beheer van de spoorweginfrastructuur;
- 2° het beheer van de regel- en veiligheidssystemen van die infrastructuur;
- 3° de levering aan de spoorwegondernemingen van de diensten die door de Koning zijn vastgelegd, bij in de Ministerraad overlegd besluit, ter uitvoering van de bepalingen van het koninklijk besluit van 12 maart 2003 betreffende de voorwaarden voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur;
- 4° de verdeling van de beschikbare capaciteiten van de spoorweginfrastructuur, met inachtneming van de principes en de procedures die door de Koning zijn vastgelegd bij in de Ministerraad overlegd besluit;
- 5° de tarifiering, de facturering en de inning van de gebruiksrechten van de spoorweginfrastructuur en diensten onder 3°, volgens de principes en de procedures die door de Koning zijn vastgelegd bij in de Ministerraad overlegd besluit;

6° la certification du personnel des entreprises ferroviaires et du matériel roulant au regard des normes techniques et règles en matière de sécurité et d'utilisation de l'infrastructure arrêtées par le Roi.

Art. 4. Les besoins de la Nation.

A la requête des institutions dûment mandatées, c'est-à-dire le SPF Intérieur, à l'intermédiaire de la DGCC (Direction Générale Centre de Crise) et le Ministère de la Défense, à l'intermédiaire de l'Etat-major de l'Armée, Infrabel 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;
4. l'intégrité du territoire national.

Infrabel 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, Infrabel contribue à garantir le bon état permanent de fonctionnement de l'outil ferroviaire et 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 défini dans le système GIS (Global Information System) du SPF Intérieur;
- l'identification des points critiques, vitaux et sensibles dans le dossier (CriViSen) qui est géré par la CICF (Commission Interministérielle des Chemins de Fer);
- la prise en compte des avis contraignants de la CICF, du Comité Interministériel du Renseignement et de la Sécurité et l'entretien de l'infrastructure maintenue;

— l'octroi des sillons (mouvement et stationnement) relatifs aux transports militaires, aux transports civils à haute sécurité (type matière explosives, nucléaires, ...) et aux transports de population des zones concernées par des incidents, catastrophes.

En conséquence, Infrabel établit avec la S.N.C.B. Holding et la S.N.C.B. une convention réglant la collaboration entre elles. Cette convention précise les représentations et les prestations respectives de leur ressort. Elles associent la DGTT à son élaboration, communiquent la convention et toute information utile relative à son application.

Art. 5. Conformément à l'article 10 de la loi du 21 mars 1991 et sans préjudice de l'article 18, Infrabel décide librement, dans les limites de son objet social, de l'acquisition, de l'utilisation et de l'aliénation de ses biens matériels et immatériels et de la constitution de droits réels sur ces biens.

Toute décision de concéder des droits réels sur des biens nécessaires à l'exercice des missions de service public d'Infrabel est soumise à l'autorisation préalable du Ministre des Entreprises publiques si elle porte sur un montant supérieur à 10 Mio d'euros.

Art. 6. Sans préjudice des dispositions d'indépendance prévalant pour l'exécution des fonctions essentielles et sans préjudice de l'autonomie de gestion confiée à Infrabel par la Loi du 21 mars 1991, Infrabel 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.

6° de certificering van het personeel van de spoorwegondernemingen en van het rollend materieel ten aanzien van de technische normen en regels op het stuk van de veiligheid en het gebruik van de infrastructuur vastgelegd door de Koning.

Art. 4. De behoeften van de Natie.

Infrabel 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, namelijk de FOD Binnenlandse Zaken, via de ADCC (Algemene Directie CrisisCentrum) 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. de integriteit van het nationale grondgebied.

Infrabel 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 Infrabel 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;
- de terbeschikkingstelling van informatie betreffende het referentienetwerk bepaald in het GIS-systeem (Global Information System) van de FOD Binnenlandse Zaken,
- de identificatie van kritieke, vitale en gevoelige punten in het dossier (CriViSen) dat beheerd wordt door de ICS (Interministeriële Commissie der Spoorwegen),
- het rekening houden met de bindende adviezen van de Interministeriële Commissie van de Spoorwegen (ICS), het Interministerieel Comité voor Inlichting en Veiligheid en het onderhoud van de in stand gehouden infrastructuur.

— de toekenning van paden, (beweging en uitwijking) voor militaire transporten, civiele transporten met hoge veiligheidsgraad (type explosieve, nucleaire stoffen ...) en voor het vervoer van de bewoners van door incidenten, rampen getroffen gebieden.

Infrabel stelt bijgevolg met N.M.B.S. Holding en de N.M.B.S. een overeenkomst op die de onderlinge samenwerking regelt. Die overeenkomst legt de hen respectievelijk toebehorende vertegenwoordigingen en prestaties vast. Ze betrekken het DGVL bij de uitwerking ervan, brengen de overeenkomst ter kennis en alle informatie die nuttig is voor de toepassing ervan.

Art. 5. Overeenkomstig het artikel 10 van de wet van 21 maart 1991 en zonder afbreuk te doen aan het artikel 18, beslist Infrabel binnen de grenzen van haar maatschappelijk doel, vrij over de verwerving, het gebruik en de vervoerding van haar materiële en immateriële goederen en over de vestiging van zakelijke rechten op die goederen.

Elke beslissing tot afstand van de zakelijke rechten op goederen die noodzakelijk zijn voor de uitoefening van de opdrachten van openbare dienst van Infrabel, is onderworpen aan de voorafgaande toelating van de Minister van Overheidsbedrijven indien het betrekking heeft op een bedrag van meer dan 10 Mio euro.

Art. 6. Onverminderd de onafhankelijkheidsregels die gelden voor de uitvoering van de essentiële functies en onverminderd de beheersautonomie die aan Infrabel werd toegekend bij de Wet van 21 maart 1991, verlenen Infrabel 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.

Infrabel 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'investissement, à l'exclusion de ce qui a trait aux fonctions essentielles.

Toutes les relations avec les autorités publiques, à l'exception des fonctions essentielles, font toujours l'objet d'une concertation préalable au niveau des organes de concertation que le Holding a institués. À 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. Infrabel s'assure en suffisance ou prend des dispositions équivalentes afin de couvrir sa responsabilité civile en cas d'accidents.

II. Missions de service public relatives à l'acquisition, à la construction, au renouvellement, à l'entretien et à la gestion de l'infrastructure ferroviaire

a) Définition de l'infrastructure ferroviaire.

Art. 8. Conformément à l'article premier de l'arrêté royal du 12 mars 2003 relatif aux conditions d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, l'infrastructure ferroviaire belge est définie comme étant l'ensemble des éléments visés à l'annexe 1^{re}, partie A, du Règlement (CEE) n° 2598/70 de la Commission du 18 décembre 1970 relatif à la fixation du contenu des différentes positions des schémas de comptabilisation de l'annexe 1 du Règlement (CEE) n° 1108/70 du Conseil du 4 juillet 1970, à l'exception du dernier tiret qui se lit comme suit : « bâtiments affectés au service des infrastructures ».

Le point « 3. Infrastructure » du document de référence du réseau publié en application du chapitre VII de l'arrêté royal du 12 mars 2003 relatif aux conditions d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire comprend, notamment, une description complète du réseau, en ce compris les lignes et les voies ainsi qu'un relevé des gares et des nœuds.

L'infrastructure des gares relève de la compétence de la S.N.C.B. Holding. La construction, l'entretien et la gestion de l'équipement de base des quais, des couloirs sous voies, des passerelles et des accès ainsi que les équipements de sonorisation, les tableaux d'affichage des trains, les tableaux horaires, l'éclairage, les abris, les escalators et les ascenseurs menant aux quais et éventuellement d'autres moyens destinés à assurer l'information optimale des clients sont de la responsabilité d'Infrabel.

b) Investissements.

Art. 9. Plan d'investissement pluriannuel.

Infrabel s'engage à réaliser, pour la partie qui la concerne, les investissements ferroviaires comme programmés par le plan d'investissement 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 1^{re}).

Pour le 15 septembre 2005, Infrabel transmet à la S.N.C.B. Holding son plan d'investissement 2006-2007 issu du plan pluriannuel précité et contenant exclusivement les investissements d'Infrabel. S.N.C.B. Holding l'intègre dans le projet de plan d'investissement commun harmonisé 2006-2007 qu'elle transmet au Ministre des Entreprises publiques, avec l'accord d'Infrabel, avant le 30 novembre 2005.

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 établir dans ledit avenant.

Pour le 31 mars 2007, Infrabel transmet à la S.N.C.B. Holding un projet de plan d'investissement couvrant la période 2008-2012, après avoir effectué les consultations prévues à l'article 200, § 3 de la loi du 21 mars 1991, en vue de son approbation par le Roi.

Ce plan est soumis par la S.N.C.B. Holding au Ministre des Entreprises publiques, avec l'accord d'Infrabel et de la S.N.C.B.

Dans chaque cas de développement ou d'extension de l'infrastructure ferroviaire, l'importance et l'intérêt des projets sont évalués au regard de la politique de mobilité du Gouvernement. Les critères suivants sont, notamment, utilisés à cette fin :

- a) impact sur la vitesse et la capacité;
- b) impact sur la régularité et la fiabilité des circulations;

Infrabel neemt 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, met uitzondering van datgene wat betrekking heeft op de essentiële functies.

Alle relaties met de overheidsinstanties, met uitsluiting van de essentiële functies, 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. Infrabel verzekert zich voldoende of treft gelijkwaardige schikkingen om haar burgerlijke aansprakelijkheid bij ongevallen te dekken.

II. Opdrachten van openbare dienst inzake de verwerving, de bouw, de vernieuwing, het onderhoud en het beheer van de spoorweginfrastructuur.

a) Definitie van de spoorweginfrastructuur.

Art. 8. Overeenkomstig het artikel één van het koninklijk besluit van 12 maart 2003 aangaande de gebruiksvoorwaarden van de spoorweginfrastructuur wordt de Belgische spoorweginfrastructuur gedefinieerd als zijnde alle elementen welke bedoeld zijn in bijlage 1, deel A, van Verordening (EEG) nr. 2598/70 van de Commissie van 18 december 1970 betreffende de vaststelling van de inhoud van de verschillende posten van de boekhoudkundige schema's bedoeld in bijlage 1 van Verordening (EEG) nr. 110/8/70 van de Raad van 4 juli 1970, met uitzondering van het laatste streepje, dat als volgt luidt : « dienstgebouwen voor de infrastructuur ».

Punt « 3. Infrastructure » van de netverklaring gepubliceerd in toepassing van hoofdstuk VII van het koninklijk besluit van 12 maart 2003 betreffende de voorwaarden voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur, bevat meer bepaald een volledige beschrijving van het net, inclusief de lijnen en sporen alsook een staat van de stations en knooppunten.

De infrastructuur van de stations valt onder de bevoegdheid van N.M.B.S. Holding. De bouw, het onderhoud en het beheer van de basisuitrusting van de perrons, de onderdoorgangen, de loopbruggen en de toegangen alsook de omroepinstallaties, de treinaanwijzers, de dienstregelingstabellen, de verlichting, de wachthuisjes, de roltrappen en de liften naar de perrons en eventueel andere middelen die dienen om de optimale informatie aan de klanten te waarborgen vallen onder de verantwoordelijkheid van Infrabel.

b) Investeringsplan.

Art. 9. Meerjareninvesteringsplan.

Infrabel 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 1).

Tegen 15 september 2005 legt Infrabel aan de N.M.B.S. Holding haar investeringsplan 2006-2007 voor dat gebaseerd is op het voormelde meerjarenplan en dat uitsluitend de investeringen van Infrabel bevat. N.M.B.S. Holding integreert het in het gemeenschappelijk geharmoniseerd ontwerp van investeringsplan 2006-2007, dat ze met akkoord van Infrabel tegen 30 november 2005 overlegt aan de Minister van Overheidsbedrijven.

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 opgenomen.

Tegen 31 maart 2007 bezorgt Infrabel aan de N.M.B.S. Holding een ontwerp van investeringsplan voor de periode 2008-2012, na eerst de raadplegingen te hebben verricht die bepaald zijn in het artikel 200, § 3 van de wet van 21 maart 1991, met het oog op de goedkeuring ervan door de Koning.

Dat plan wordt door N.M.B.S. Holding met akkoord van Infrabel en N.M.B.S. overgelegd aan de Minister van Overheidsbedrijven.

In elk geval van ontwikkeling of uitbreiding van de spoorweginfrastructuur worden het belang en het voordeel van de projecten beoordeeld in het licht van het mobiliteitsbeleid van de Regering. Daartoe worden onder meer de volgende criteria gehanteerd :

- a) weerslag op de snelheid en de capaciteit;
- b) weerslag op de regelmaat en de betrouwbaarheid van het verkeer;

c) avantages attendus pour les sociétés de transport (confort, qualité, temps de parcours, ...);

d) amélioration de la sécurité;

e) protection de l'environnement;

f) rencontre des contraintes actuelles (capacité);

g) contribution à la mise en œuvre de la politique européenne des transports, notamment l'élimination des goulets d'étranglement et contribution à l'édification des réseaux transeuropéens de transport;

h) cohérence avec les objectifs poursuivis;

i) impératifs de gestion et, notamment, amélioration de la productivité.

j) L'impact financier pour Infrabel

En outre, pour tous les nouveaux projets importants d'extension de capacité de l'infrastructure ferroviaire d'un montant supérieur à 2,5 Mio d'euros, Infrabel réalise une étude socio-économique ainsi que, pour ces projets terminés, une évaluation ex-post.

Infrabel 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'investissement pluriannuels. L'annexe 2 au présent contrat de gestion définit le contenu du plan d'investissement 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, Infrabel envoie un rapport d'évaluation annuel sur l'exécution du plan pluriannuel à la S.N.C.B. Holding qui 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 une ou plusieurs communes et/ou une ou plusieurs Régions, Infrabel met tout en œuvre pour garantir une parfaite coordination des travaux de sorte que, le cas échéant, les travaux à réaliser par Infrabel commencent au plus tard dès que les travaux réalisés ou financés par d'autres intervenants sont terminés.

Pour préserver la sécurité du réseau ferroviaire belge et garantir un niveau de qualité suffisant de celui-ci, les postes de dotation d'investissement relatifs aux rubriques sécurité et maintien de capacité ne pourront en aucun cas tomber sous le montant approuvé par le Comité de concertation Etat-Régions du 10 décembre 2004. (c'est-à-dire 285 millions d'euros par an pour le maintien de la capacité)

Infrabel met tout en œuvre pour que les contrats destinés à concrétiser les partenariats public-privé, portant sur les investissements inscrits au plan d'investissement 2004-2007 et approuvés par le Comité de concertation Etat-Régions du 10 décembre 2004, puissent être finalisés le 31 décembre 2005 au plus tard.

Les résultats de l'étude de faisabilité seront présentés au Ministre des Entreprises publiques avant le 31 août 2005.

Dans le cadre du montage mis en place pour le projet Diabolo, Infrabel met tout en œuvre pour finaliser le contrat pour le 30 juin 2005 au plus tard.

Art. 10. Programme d'investissement annuel.

Infrabel établit chaque année, sur base du plan d'investissement pluriannuel, un programme d'investissement annuel. Ce programme d'investissement annuel, aussi appelé budget d'investissement annuel, est élaboré conformément aux dispositions de l'annexe 2 au présent contrat de gestion.

Infrabel 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'investissement annuels.

c) verwachte voordelen voor de vervoermaatschappijen (confort, kwaliteit, rittijd ...);

d) verbetering van de veiligheid;

e) bescherming van het milieu;

f) beantwoorden aan de huidige vereisten (capaciteit);

g) bijdragen tot de invoering van het Europees vervoerbeleid, meer bepaald het wegwerken van de knelpunten en bijdragen tot de uitbouw van de Trans-Europese vervoernetten;

h) coherentie met de beoogde doelstellingen;

i) vereisten inzake beheer en met name verbetering van de productiviteit;

j) de financiële impact voor Infrabel.

Bovendien maakt Infrabel voor alle belangrijke nieuwe projecten voor uitbreiding van de capaciteit van de spoorweginfrastructuur voor een bedrag van meer dan 2,5 Mio euro, een socio-economische studie alsook, voor deze beëindigde projecten, een ex-post evaluatie.

Infrabel 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 te waarborgen. Bijlage 2 bij dit beheerscontract 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 Infrabel een jaarlijks evaluatierapport over de uitvoering van het meerjarenplan naar N.M.B.S. Holding die het doorstuurt naar het DGVL, welke 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 een of verschillende gemeenten en/of een of verschillende Gewesten, stelt Infrabel alles in het werk om een perfecte coördinatie van de werken te waarborgen zodat, in voorkomend geval, de door Infrabel uit te voeren werken ten laatste kunnen starten zodra de door andere interveniënten uitgevoerde of gefinancierde werken beëindigd zijn.

Om de veiligheid van het Belgische spoorwegnet te vrijwaren en voor dat net een toereikend kwaliteitsniveau te waarborgen, mogen de posten voor investeringstoelage met betrekking tot de rubrieken veiligheid en capaciteitsbehoud in geen geval zakken onder de grenswaarden die zijn goedgekeurd door het Overlegcomité van 10 december 2004 (d.w.z. 285 miljoen euro per jaar voor het behoud van de capaciteit).

Infrabel stelt alles in het werk opdat de contracten die bestemd zijn voor het concretiseren van de publiek-private samenwerkingen betreffende de investeringen die ingeschreven zijn in het investeringsplan 2004-2007 en door het Overlegcomité Staat-Gewesten van 10 december 2004 werden goedgekeurd uiterlijk op 31 december 2005 kunnen worden beëindigd.

De resultaten van de haalbaarheidsstudie worden overgelegd aan de Minister van Overheidsbedrijven vóór 31 augustus 2005.

In het kader van de constructie die voor het Diabolo-project werd opgezet, stelt Infrabel alles in het werk om het contract uiterlijk tegen 30 juni 2005 te beëindigen.

Art. 10. Jaarlijks investeringsprogramma.

Infrabel 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 2 bij dit beheerscontract.

Infrabel 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 te waarborgen.

Le projet de programme d'investissement annuel est transmis à la S.N.C.B. Holding qui le soumet au Ministre des entreprises Publiques pour approbation, via la DGTT, avec l'accord d'Infrabel. Dans ce but, le projet de programme annuel doit être transmis à 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'investissement annuel soumis à l'Etat est considéré comme étant accepté.

L'annexe 2 au présent contrat de gestion définit également les modalités d'amendement du programme d'investissement annuel ainsi que de l'établissement des rapports et du suivi de l'exécution.

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

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

Une fois par an, Infrabel peut amender le programme d'investissement annuel en vigueur afin de tenir compte de l'évolution de son exécution. Après concertation avec les deux autres 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 d'Infrabel. 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'investissement 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. 11. Dossiers de projets, dossiers collectifs et fiches de projet.

Infrabel met en œuvre l'approche de planification et de monitoring par projet d'investissement, conformément au chapitre III de l'annexe 2 au présent contrat de gestion.

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 Infrabel;

— chaque dossier de projet ou dossier collectif fournit, sous forme synthétique, une image aussi fidèle que possible du projet d'investissement 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 2 au présent contrat de gestion 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 13, 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'investissement. Ses fonctionnaires vérifient, à chaque actualisation des dossiers, que leurs données sont complètes, correctes et actuelles. À cet effet, ils sont autorisés à procéder à toutes les vérifications et contrôles nécessaires sur le terrain et au sein d'Infrabel, notamment dans la comptabilité. Infrabel organisera des réunions de suivi de projet pour informer la DGTT sur l'avancement de ceux-ci.

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 Infrabel.

Het ontwerp van het jaarlijkse investeringsprogramma wordt verstuurd naar N.M.B.S. Holding die het via het DGVL voor goedkeuring overlegt aan de Minister van Overheidsbedrijven, met akkoord van Infrabel. Daartoe moet het ontwerp van jaarlijks programma aan het DGVL worden bezorgd vóór 15 november van het jaar dat voorafgaat aan het jaar waarop de investeringen betrekking hebben. De Staat beschikt over een termijn van vijftienveertig 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 2 bij dit investeringsprogramma bepaalt ook de modaliteiten tot aanpassing van het jaarlijkse investeringsprogramma alsook het opstellen van de rapporten en van de opvolging van de uitvoering.

Tegen 30 september van elk jaar stuurt Infrabel 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 Infrabel via de N.M.B.S. Holding een definitief 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 Infrabel 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 Infrabel. De Staat beschikt over een termijn van vijftienveertig 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. 11. Projectdossiers, collectieve dossiers en projectfiches.

Infrabel past de benadering van planning en monitoring toe per investeringproject, overeenkomstig hoofdstuk III van bijlage 2 bij dit beheerscontract.

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 Infrabel;

— elk projectdossier of gemeenschappelijk 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 2 bij dit beheerscontract 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 13 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 Infrabel alle vereiste verificaties en controles uit te voeren, met name in de boekhouding. Infrabel zal vergaderingen voor de opvolging van het project beleggen om het DGVL in te lichten over de vorderingen ervan.

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 Infrabel gestuurd.

Art. 12. Décisions d'investissement.

Dans l'attente de la migration décrite sous l'article 13, Infrabel présente à la DGTT, selon les modalités définies dans le chapitre IV de l'annexe 2 au présent contrat de gestion, les dossiers relatifs aux décisions d'investissement 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 30 jours calendrier à partir de la date à laquelle le dossier relatif à la décision d'investissement 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 Infrabel 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'investissement est considérée comme visée favorablement et la DGTT attribue un numéro d'investissement.

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

Infrabel établit et transmet à la DGTT les rapports et listes comptables décrits dans l'annexe 2 au présent contrat de gestion.

Art. 13. Migration.

En vue du remplacement, à terme, du système de suivi et de contrôle des investissements par visa préalable (« feu vert ») relatif aux décisions d'investissement, 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 2 au présent contrat de gestion.

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; Infrabel 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 11, tous les dossiers de projets et dossiers collectifs, établis conformément à l'annexe 2 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 Infrabel décident en concertation, sur base des critères mentionnés dans le chapitre V de l'annexe 2 au présent contrat si, pour les dossiers en question, la migration peut avoir lieu.

c) Entretien et gestion.

Art. 14. Les travaux d'entretien courant sont programmés dans le cadre de blancs travaux. Les blancs travaux sont des capacités réservées lors de l'élaboration des horaires. Une vue d'ensemble des blancs travaux est disponible dans le document de référence du réseau.

Infrabel s'efforce de faire coïncider au mieux les blancs travaux avec le temps effectif nécessaire pour l'exécution de l'entretien afin que la capacité puisse être utilisée de manière optimale par les entreprises ferroviaires.

Art. 15. Les travaux effectués en vue du maintien (travaux de renouvellement des voies) ou de l'accroissement de la capacité et les travaux ayant une forte incidence sur le trafic sont programmés dans l'horaire sous forme de réservations de capacité. L'incidence de ces réservations de capacité sur le trafic peut être incorporée dans l'horaire des trains ou si nécessaire, faire l'objet d'une modification temporaire de l'horaire.

Art. 16. Infrabel se concerte avec les entreprises ferroviaires concernées afin de déterminer les modifications d'horaire requises pour l'exécution des travaux.

Infrabel met tout en œuvre afin que ces modifications soient compatibles avec les objectifs stratégiques de ces entreprises. Elle informe le Service de Régulation du Transport ferroviaire du résultat des négociations éventuelles avec les entreprises ferroviaires et des mesures qu'elle met en œuvre.

En attendant que le Service de Régulation du Transport ferroviaire soit opérationnel, l'information est donnée au Ministre de la Mobilité.

Art. 12. Investeringsbeslissingen.

In afwachting van de in artikel 13 beschreven migratie legt Infrabel aan het DGVL, volgens de modaliteiten bepaald in hoofdstuk IV van bijlage 2 bij dit beheerscontract, 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 Infrabel schriftelijk hierover heeft ingelicht.

Als de hierboven bedoelde termijn verstreken is zonder dat het DGVL zijn 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.

Infrabel stelt de in bijlage 2 bij dit beheerscontract beschreven boekhoudverslagen en -lijsten op en bezorgt ze aan het DGVL.

Art. 13. Migratie.

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 2 bij dit beheerscontract.

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; Infrabel 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 11, worden alle projectdossiers en collectieve dossiers, opgesteld conform bijlage 2 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 Infrabel in onderling overleg, op basis van de criteria vermeld in hoofdstuk V van bijlage 2 bij dit contract of de migratie voor de dossiers in kwestie kan plaatsvinden.

c) Onderhoud en beheer.

Art. 14. De werken voor lopend onderhoud worden geprogrammeerd aan de hand van werkvensters. De werkvensters zijn capaciteiten die worden gereserveerd bij het opstellen van de dienstregelingen. Een overzicht van de werkvensters is beschikbaar in de netverklaring.

Infrabel streeft ernaar om de werkvensters zo goed mogelijk te laten samenvallen met de effectieve tijd nodig om het onderhoud uit te voeren zodat de capaciteit optimaal kan worden gebruikt door de spoorwegondernemingen.

Art. 15. De werken die worden uitgevoerd met het oog op het behoud (spoorvernieuwingswerken) of de uitbreiding van de capaciteit en de werken die een grote weerslag hebben op het verkeer worden in de dienstregeling geprogrammeerd in de vorm van capaciteitsvoorzieningen. De weerslag van die capaciteitsvoorzieningen op het verkeer kan verwerkt zijn in de treindienstregelingen of indien nodig het voorwerp zijn van een tijdelijke wijziging van de dienstregeling.

Art. 16. Infrabel overlegt met de betrokken spoorwegondernemingen om de wijzigingen in de dienstregeling te bepalen die nodig zijn voor de uitvoering van de werkzaamheden.

Infrabel stelt alles in het werk opdat die wijzigingen in overeenstemming zijn met de strategische doelstellingen van die ondernemingen. Ze informeert de Dienst Regulering van het Spoorvervoer over de resultaten van de eventuele onderhandelingen met de spoorwegondernemingen en over de maatregelen die ze treft.

In afwachting dat de Dienst Regulering van het Spoorvervoer operationeel is, wordt de informatie bezorgd aan de Minister van Mobiliteit.

Art. 17. Passages à niveau.

Infrabel soumet à l'approbation du Ministre de la Mobilité pour le 1^{er} juin 2005, un nouveau plan en matière de passages à niveau comportant les points sensibles du réseau et un planning d'exécution de mesures, convenues avec la DGTT; visant l'échéance du présent contrat de gestion comme année d'achèvement de la sécurisation maximale de l'ensemble du réseau, étant entendu qu'Infrabel ne peut être tenue responsable des mesures à réaliser par les gestionnaires de voirie.

Infrabel rend annuellement un rapport au Ministre de la Mobilité pour le 1^{er} juin sur l'accomplissement de son plan stratégique en matière de passages à niveau.

Infrabel organisera au moins 2 fois par an une réunion avec la DGTT pour coordonner les actions visant à améliorer la sécurité des PN (aménagement routiers).

Infrabel financera partiellement et assistera l'IBSR dans ses campagnes de sensibilisation à la problématique des passages à niveau.

Art. 18. Procédure de désaffectation de lignes.

Infrabel s'engage à maintenir la capacité de l'ensemble des lignes du réseau, à l'exception des voies accessoires définies au point 1.3.2. du RGUIF 7.1.2., à un niveau au moins égal à celui constaté à la date de la signature du présent contrat de gestion, les cas de force majeure et les conséquences de travaux étant neutralisés. Toute dérogation à ce maintien de capacité doit être soumise à l'approbation du Ministre des Entreprises publiques et du Ministre de la Mobilité.

A l'exception des voies accessoires, Infrabel s'engage à ne pas démonter de lignes ferroviaires désaffectées sans l'accord du Ministre des Entreprises publiques et du Ministre de la Mobilité, quelle que soit la raison de la désaffectation, sans préjudice de la responsabilité et des obligations de sécurité qui résultent de sa qualité de propriétaire.

Art. 19. Lignes maintenues hors exploitation pour les besoins de la Nation.

En vertu des dispositions de l'article 4, Infrabel s'engage à ne pas aliéner les lignes et les installations qui ne sont plus destinées à l'exploitation ferroviaire, mais dont le maintien est imposé par la CICF. Infrabel s'engage à effectuer toute intervention technique nécessaire sur ces lignes et installations, les frais étant à charge du Ministère de la Défense (application de la Convention Défense nationale - S.N.C.B. du 8 novembre 1965 et de ses avenants conclus les 21 août 1972 et 28 octobre 1986).

Art. 20. Infrabel collabore activement aux études de faisabilité menées par la S.N.C.B. et la S.N.C.B. Holding relatives à l'introduction sur le réseau belge de services de transport offerts avec du matériel léger et sur le light - rail en général.

Art. 21. Autres prestations à déterminer.

Toute autre activité complémentaire à fournir par Infrabel à la demande de l'Etat doit faire l'objet d'un avenant au présent contrat de gestion.

III. Mission de service public relative à la gestion des systèmes de régulation et de sécurité de cette infrastructure.

a) Régulation du réseau.

Art. 22. En sa qualité de gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, Infrabel prend toutes dispositions pour assurer et améliorer la régularité et la fiabilité du trafic.

A l'égard des entreprises ferroviaires, Infrabel a pour mission d'assurer les conditions optimales de circulation sur le réseau ferroviaire qu'elle gère et d'améliorer au travers de la réalisation du plan d'investissement la capacité et la performance de son infrastructure.

A l'égard des clients du rail, tant pour le transport de voyageurs que de marchandises, Infrabel améliore les conditions d'accessibilité, d'accueil, de confort et de service dans les emprises dont elle est responsable au travers de son plan d'investissement et de la qualité de sa gestion.

Afin de garantir les niveaux de service et de qualité de l'infrastructure ferroviaire et la compatibilité avec les circulations programmées des trains, Infrabel se concerta avec les entreprises ferroviaires.

b) Application et contrôle des normes techniques et règles de sécurité.**Art. 17. Overwegen.**

Infrabel legt tegen 1 juni 2005 ter goedkeuring aan de Minister van Mobiliteit een nieuw plan inzake de overwegen voor dat de knelpunten bevat van het net en een uitvoeringsplanning van de maatregelen, overeengekomen met het DGVL; met de vervaldatum van dit beheerscontract als jaar voor de voltooiing van de maximale beveiliging van het volledige net, wel te verstaan dat Infrabel niet verantwoordelijk kan gesteld worden voor de maatregelen die de wegbeheerder moet verwezenlijken.

Infrabel bezorgt jaarlijks, tegen 1 juni, aan de Minister van Mobiliteit een verslag over de verwezenlijking van haar strategisch plan inzake overwegen.

Infrabel zal minstens 2 keer per jaar een vergadering beleggen met het DGVL om de acties voor het verbeteren van de veiligheid van de OW's (inrichting wegen) te coördineren.

Infrabel zal het BIVV assisteren bij zijn sensibiliseringscampagnes inzake de problematiek van de overwegen en deze gedeeltelijk financieren.

Art. 18. Procedure voor de buitendienststelling van lijnen.

Infrabel verbindt zich ertoe de capaciteit van het geheel van de lijnen van het net, met uitzondering van de bijsporen zoals bepaald in punt 1.3.2. van het ARGSI 7.1.2., te behouden op een peil dat ten minste gelijk is aan dat wat werd vastgesteld op de datum van ondertekening van dit beheerscontract, waarbij de gevallen van overmacht en de weerslag van werken werden geneutraliseerd. Elke afwijking van dit behoud van capaciteit moet ter goedkeuring worden voorgelegd aan de Minister van Overheidsbedrijven en aan de Minister van Mobiliteit.

Met uitzondering van de bijsporen, verbindt Infrabel zich ertoe geen buiten dienst gestelde lijnen uit te breken zonder toestemming van de Minister van Overheidsbedrijven en van de Minister van Mobiliteit, ongeacht de reden van de buitendienststelling, onverminderd de aansprakelijkheid en de verplichtingen inzake veiligheid die uit haar hoedanigheid als eigenaar voortvloeien.

Art. 19. Lijnen die buiten de exploitatie blijven voor de behoeften van de Natie.

Krachtens de bepalingen van artikel 4 verbindt Infrabel zich ertoe om de lijnen en de installaties die niet langer bestemd zijn voor de spoorwegexploitatie, maar waarvan het behoud door de ICS is opgelegd, niet te vervreemden. Infrabel verbindt zich tot het uitvoeren van elke technische interventie die op die lijnen en installaties vereist is, waarbij de kosten ten laste zijn van de Ministerie van Defensie (toepassing van de Overeenkomst Landsverdediging - N.M.B.S. van 8 november 1965 en haar bijvoegsels van 21 augustus 1972 en 28 oktober 1986).

Art. 20. Infrabel werkt actief mee aan de haalbaarheidsstudies die door de N.M.B.S. en de N.M.B.S. Holding worden gevoerd met betrekking tot de invoering op het Belgische net van vervoerdiensten aangeboden met licht materieel en per light-rail in het algemeen.

Art. 21. Andere te bepalen prestaties.

Elke andere op vraag van de Staat door Infrabel te leveren bijkomende prestatie moet het voorwerp zijn van een bijvoegsel bij dit beheerscontract.

III. Opdracht van openbare dienst betreffende het beheer van de regelings- en veiligheidssystemen van die infrastructuur.

a) Regulering van het netwerk.

Art. 22. Als beheerder van de spoorweginfrastructuur neemt Infrabel alle maatregelen om de regelmaat en de betrouwbaarheid van het verkeer te waarborgen en te verbeteren.

Ten opzichte van de spoorwegondernemingen heeft Infrabel de opdracht te zorgen voor optimale verkeersomstandigheden op het spoorwegnetwerk dat ze beheert en de capaciteit en de prestaties van haar infrastructuur te verbeteren via de uitvoering van het investeringsplan.

Ten opzichte van de klanten van het spoor verbetert Infrabel, zowel wat het vervoer van reizigers als van goederen betreft, de toegankelijkheid, het onthaal, het comfort en de dienstverlening op de terreinen waar ze verantwoordelijk voor is aan de hand van het investeringsplan en de kwaliteit van haar beheer.

Om de niveaus van dienstverlening en kwaliteit van de spoorweginfrastructuur te waarborgen en te zorgen voor een compatibiliteit met het geprogrammeerde treinverkeer, pleegt Infrabel overleg met de spoorwegondernemingen.

b) Toepassing en controle van de technische normen en veiligheidsregels.

Art. 23. En sa qualité de gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, Infrabel applique les normes techniques et règles afférentes à la sécurité de l'infrastructure ferroviaire, de manière à garantir sur l'ensemble du réseau le plus haut niveau de sécurité, selon la nature des installations et leur utilisation.

Elle en contrôle l'application par les entreprises ferroviaires circulant sur l'infrastructure ferroviaire en application de la législation en vigueur.

Elle collabore avec les fonctionnaires et 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.

Infrabel et la DGTT organisent conjointement certains contrôles spécifiques, en mettant au point une répartition adéquate des tâches de contrôle afin d'optimiser leur efficacité globale.

Conformément aux dispositions de l'arrêté royal du 12 mars 2003 précité, un rapport de sécurité portant sur l'exercice précédent est transmis chaque année, avant le 31 mai, au Ministre de la Mobilité et à la DGTT.

Si le niveau de sécurité est inférieur à celui de l'année 2004, Infrabel recherche les causes de cette diminution du niveau de sécurité. Si ces causes lui sont imputables, elle propose les moyens d'y remédier dans ce rapport.

Infrabel coopère activement à la rédaction et à la tenue à jour du Règlement Général pour l'Utilisation de l'Infrastructure Ferroviaire (RGUIF) dont la première version complète sera finalisée le plus rapidement possible et, en tout cas, avant le 30 juin 2005.

Infrabel 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 à la DGTT et au Ministre de la Mobilité pour le 31 mars 2005 au plus tard. Infrabel met tout en oeuvre afin d'exécuter ce plan d'action et 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 d'Infrabel d'un système de gestion formalisé pour la sécurité d'exploitation.

Art. 24. Dépassements de signaux.

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 visé à l'article précédent.

En vue de permettre au Ministre de la Mobilité d'appliquer correctement l'article 44, alinéa 4, de l'arrêté royal du 12 mars 2003, relatif aux conditions d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, Infrabel fournit d'initiative toute assistance nécessaire pour lui permettre de prendre ses décisions en toute connaissance de cause.

c) Ordre de priorité des circulations en temps réel.

Art. 25. Dans l'exercice de son activité journalière de gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, Infrabel gère la répartition effective des sillons en temps réel de manière à atteindre une régularité et une fluidité optimales des circulations sur le réseau, en veillant à ce que les circulations de types différents s'intègrent harmonieusement. Elle s'assure constamment que sa gestion en temps réel des sillons est compatible avec la bonne exécution des missions de service public.

d) Lignes touristiques.

Art. 26. Les contrôles visant à attester de la conformité aux normes de sécurité des infrastructures occupées par des tiers et exploitées par eux à des fins touristiques, sont réalisés sous l'autorité des services de l'Etat chargés de la sécurité ferroviaire. Ces contrôles sont effectués conjointement par Infrabel et les services de l'Etat précités selon un plan annuel prévisionnel établi de commun accord.

Les prestations de contrôle d'Infrabel sont à la charge du tiers qui occupe les infrastructures contrôlées. Ces contrôles ont lieu au moins une fois par an, et au plus tard avant l'ouverture de chaque saison touristique.

Art. 23. Als beheerder van de spoorweginfrastructuur past Infrabel de technische normen en regels toe die betrekking hebben op de veiligheid van de spoorweginfrastructuur, zodat over het ganse netwerk het hoogste veiligheidsniveau wordt gewaarborgd volgens de aard van de installaties en hun gebruik.

Ze controleert de toepassing ervan door de spoorwegondernemingen die op de spoorweginfrastructuur rijden met toepassing van de geldende wetgeving.

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

Infrabel en het DGVL organiseren samen bepaalde specifieke controles waarbij een adequate verdeling van de controletaken wordt vastgelegd om de globale efficiëntie ervan te optimaliseren.

Overeenkomstig de bepalingen van het bovengenoemd koninklijk besluit van 12 maart 2003 wordt elk jaar, vóór 31 mei, een veiligheidsverslag over het vorige dienstjaar bezorgd aan de Minister van Mobiliteit en aan het DGVL.

Als het veiligheidsniveau lager ligt dan dat van 2004, zoekt Infrabel naar de oorzaken van deze vermindering van het veiligheidsniveau. Als de oorzaken aan haar te wijten zijn, stelt ze in dit verslag de middelen voor om dit te verhelpen.

Infrabel werkt actief mee aan het opstellen en aan het bijwerken van het Algemeen Reglement voor het Gebruik van de Spoorweginfrastructuur (ARGSI) waarvan de eerste volledige versie zo snel mogelijk zal worden afgewerkt en in elk geval vóór 30 juni 2005.

Infrabel 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 ontwerp van actieplan wordt uiterlijk tegen 31 maart 2005 aan het DGVL en de Minister van Mobiliteit voorgelegd. Infrabel stelt alles in het werk om dit actieplan te implementeren en zal hierover zesmaandelijks rapporteren aan het DGVL en de Minister van Mobiliteit. Onderdeel van dit actieplan is, onder meer, de uitwerking en snelle invoering binnen Infrabel van een geformaliseerd beheerssysteem voor de exploitatieveiligheid.

Art. 24. Seinoverschrijdingen.

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 seinoverschrijding in al zijn aspecten te onderzoeken en mee te werken aan een globaal actieplan ter voorkoming van dergelijke seinoverschrijdingen tegen eind mei 2005. Een verslag van haar werkzaamheden wordt opgenomen in het veiligheidsverslag bedoeld in het vorige artikel.

Om het de Minister van Mobiliteit mogelijk te maken het artikel 44, alinea 4, van het koninklijk besluit van 12 maart 2003 aangaande de gebruiksvoorwaarden van de spoorweginfrastructuur, correct toe te passen, levert Infrabel op eigen initiatief alle nodige assistentie opdat hij met kennis van zaken zou kunnen beslissen.

c) Volgorde van het verkeer in real time.

Art. 25. In de uitoefening van haar dagelijkse activiteit van beheerder van de spoorweginfrastructuur beheert Infrabel de eigenlijke verdeling van de dienstregelingspaden in real time opdat een optimale regelmaat en vlotheid van het verkeer op het net wordt bereikt en waarbij erover gewaakt wordt dat de verschillende verkeerstypes harmonieus geïntegreerd worden. Ze verzekert zich er constant van dat haar beheer in real time van de dienstregelingspaden compatibel is met de goede uitvoering van de prestaties van openbare dienst.

d) Toeristische lijnen.

Art. 26. De controles met het oog op het attesteren van de conformiteit met de veiligheidsnormen van de door derden bezette en door hen voor toeristische doeleinden geëxploiteerde infrastructuur, worden uitgevoerd onder het gezag van de diensten van de Staat die met de spoorwegveiligheid zijn belast. Die controles worden gezamenlijk uitgevoerd door Infrabel en de voornoemde diensten van de Staat volgens een in gezamenlijk overleg opgesteld jaarlijks plan met vooruitzichten.

De controleprestaties van Infrabel zijn ten laste van de derde die de gecontroleerde infrastructuur bezet. Die controles vinden ten minste eenmaal per jaar plaats en ten laatste vóór de opening van elk toeristisch seizoen.

IV. Mission de service public relative à la fourniture aux entreprises ferroviaires des services définis par le Roi en exécution des dispositions de l'arrêté royal du 12 mars 2003 relatif aux conditions d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire.

Art. 27. Les services fournis par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire aux entreprises ferroviaires sur base de la réglementation en vigueur sont les suivants :

- 1° les prestations minimales, dont la fourniture est obligatoire;
- 2° l'accès par le réseau aux infrastructures de service, dont la fourniture peut être restrictive à condition que d'autres solutions économiquement viables soient possibles aux conditions du marché;
- 3° les prestations complémentaires, dont la fourniture est facultative mais non discriminatoire;
- 4° la fourniture de prestations connexes, dont la fourniture est laissée à l'appréciation d'Infrabel mais dans le respect du principe de non-discrimination.

Le contenu de ces services est défini à l'annexe II de l'arrêté royal du 12 mars 2003 précité et repris dans le document de référence du réseau.

La redevance d'infrastructure ferroviaire donne droit aux prestations minimales et à l'accès par le réseau aux infrastructures de service.

Les prestations complémentaires et connexes sont facturées aux entreprises ferroviaires dans le respect de l'article 62, § 2, de l'arrêté royal du 12 mars 2003.

Le document de référence du réseau donne le plus de précisions possible sur les prestations fournies ou non, la manière d'y accéder, leur coût et, le cas échéant, les solutions alternatives.

V. Mission de service public relative à la répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire disponibles, dans le respect des principes et procédures définis par le Roi.

Art. 28. Infrabel répartit les capacités disponibles de l'infrastructure ferroviaire de manière équitable et non discriminatoire en visant une utilisation optimale de cette infrastructure et la satisfaction des besoins raisonnables des candidats. Elle informe le Service de Régulation du Transport ferroviaire des mesures prises.

En attendant que le Service de Régulation du Transport ferroviaire soit opérationnel, l'information est donnée au Ministre de la Mobilité.

La désignation des infrastructures spécifiques à utiliser pour des types déterminés de services de transport ferroviaire se fait par Infrabel après avoir organisé une concertation avec la DGTT et un représentant du Ministre de la Mobilité.

Art. 29. Infrabel s'efforce de satisfaire toutes les demandes de capacités de l'infrastructure ferroviaire dans le respect des dispositions réglementaires et en tenant compte du calendrier du processus de répartition défini au point « 4. Attribution de capacité » du document de référence du réseau.

Infrabel prend toute mesure pour faciliter l'introduction des demandes de capacités par les candidats ainsi que l'établissement de sillons qui empruntent le réseau de plusieurs gestionnaires d'infrastructures ferroviaires. A cette fin, elle s'efforce d'utiliser les technologies de l'information les plus avancées et contribue à assurer la meilleure coordination des systèmes de répartition des capacités pour le trafic international.

Art. 30. Si Infrabel a déclaré un élément de l'infrastructure ferroviaire comme étant une infrastructure saturée et a, à l'issue d'une analyse de capacité, élaboré un plan de renforcement de la capacité, elle se concerta à ce sujet avec la DGTT afin de pouvoir inclure ce plan dans le plan d'investissement pluriannuel.

Art. 31. Infrabel répond à toute demande d'information de la DGTT et du Service de Régulation du Transport ferroviaire, créé en son sein, relative à l'exercice de la présente mission de service public.

En attendant que le Service de Régulation du Transport ferroviaire soit opérationnel, l'information est donnée au Ministre de la Mobilité.

VI. Mission de service public relative à la tarification, la facturation et la perception des redevances d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire et des services visés à l'article 199, § 1, 3° de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques

IV. Opdracht van openbare dienst betreffende het leveren van diensten aan spoorwegondernemingen bepaald door de koning in uitvoering van het koninklijk besluit van 12 maart 2003 betreffende de voorwaarden voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur.

Art. 27. De diensten die door de beheerder van de spoorweginfrastructuur aan de spoorwegondernemingen worden geleverd op basis van de van kracht zijnde reglementering zijn de volgende :

- 1° de minimumprestaties waarvan de levering verplicht is;
- 2° de toegang via het net tot de dienstinfrastructuur, waarvan de levering kan worden beperkt op voorwaarde dat andere oplossingen die economisch leefbaar zijn, zouden mogelijk worden tegen marktvoorwaarden;
- 3° de aanvullende prestaties, waarvan de levering facultatief is maar niet discriminerend;
- 4° de levering van ondersteunende prestaties, waarvan de levering aan het oordeel van Infrabel wordt overgelaten maar met inachtneming van het principe van niet-discriminatie.

De inhoud van deze diensten is bepaald in bijlage II van het voornoemde koninklijk besluit van 12 maart 2003 en vermeld in de netverklaring.

De vergoeding voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur geeft recht op de minimumprestaties en op de toegang via het net tot de dienstinfrastructuur.

De aanvullende en ondersteunende prestaties worden aan de spoorwegondernemingen gefactureerd conform het artikel 62, § 2, van het koninklijk besluit van 12 maart 2003.

De netverklaring geeft zoveel mogelijk verduidelijkingen over de al dan niet geleverde prestaties, de manier om toegang te krijgen, wat ze kosten en - naargelang van het geval - de alternatieve oplossingen.

V. Opdracht van openbare dienst betreffende de verdeling van de beschikbare capaciteit van de spoorweginfrastructuur met inachtneming van principes en procedures vastgelegd door de Koning.

Art. 28. Infrabel verdeelt de beschikbare capaciteit van de spoorweginfrastructuur op een rechtvaardige en niet-discriminerende manier met het oog op een optimaal gebruik van deze infrastructuur en om aan de redelijke behoeften van de kandidaten te voldoen. Ze informeert de Dienst Regulering van het Spoorwegvervoer over de getroffen maatregelen.

In afwachting dat de Dienst Regulering van het Spoorvervoer operationeel is, wordt de informatie bezorgd aan de Minister van Mobiliteit.

De aanduiding van de specifieke infrastructuur die worden gebruikt voor welbepaalde types van spoorvervoerdiensten gebeurt door Infrabel na het organiseren van een overleg met het DGVL en een vertegenwoordiger van de Minister van Mobiliteit.

Art. 29. Infrabel spant zich in om te voldoen aan elke vraag naar capaciteit van spoorweginfrastructuur met inachtneming van de reglementaire bepalingen en rekening houdend met de kalender van het verdeelproces zoals beschreven in punt 4 «Toewijzing van capaciteit» van de netverklaring.

Infrabel neemt alle maatregelen om het indienen van de capaciteitsaanvragen door de kandidaten te vergemakkelijken alsook het opstellen van treinpaden die over de netten van verschillende spoorweginfrastructuurbeheerders lopen. Daartoe poogt ze de meest geavanceerde informatietechnologie te gebruiken en draagt ze bij tot het verzekeren van een betere coördinatie van de verdeelsystemen van de capaciteit voor het internationaal verkeer.

Art. 30. Indien Infrabel een element van de spoorinfrastructuur tot overbelaste infrastructuur verklaard heeft en na een capaciteitsanalyse een capaciteitsuitbreidingsplan uitwerkt, pleegt zij hierover overleg met het DGVL teneinde dit plan in het meerjareninvesteringsplan te kunnen opnemen.

Art. 31. Infrabel antwoordt op elke vraag om informatie door het DGVL en door de daarbinnen opgerichte Dienst Regulering van het Spoorvervoer over de uitvoering van deze opdracht van openbare dienst.

In afwachting dat de Dienst Regulering van het Spoorvervoer operationeel is, wordt de informatie bezorgd aan de Minister van Mobiliteit.

VI. Opdracht van openbare dienst met betrekking tot de tarifiering, facturering en de heffing van vergoedingen voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur en voor de dienstverlening die bedoeld is in artikel 199, § 1, 3°, van de wet van 21 maart 1991 houdende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven.

Art. 32. Conformément à l'article 201 de la loi du 21 mars 1991, Infrabel fixe les redevances d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire

Infrabel fixe ces redevances dans le respect de l'arrêté royal du 12 mars 2003 relatif aux conditions d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, de l'arrêté royal du 9 décembre 2004 portant exécution des chapitres VIII et IX de l'arrêté royal du 12 mars 2003 et autres règlements d'exécution, et des dispositions du présent contrat de gestion. En cas d'irrespect, le service de régulation, le conseil de la concurrence, le commissaire du gouvernement, etc. interviennent en fonction de leur compétence.

L'indexation des prix unitaires a lieu chaque année au 1^{er} janvier. Cette indexation correspond à une pondération de « l'indice santé » (65 %) et de "l'indice services" (35 %) des prix à la consommation. L'index de référence est celui du mois de novembre qui précède l'adaptation de l'index. Aucune autre adaptation de l'index n'est appliquée dans le courant de l'année.

La manière dont la redevance d'utilisation est déterminée par Infrabel doit être transparente.

L'application de la redevance vis-à-vis des différents exploitants doit être non discriminatoire. Infrabel doit être capable de prouver que les redevances d'utilisation de l'infrastructure qui sont réellement facturées à chaque exploitant conformément aux articles 4 à 12 de la Directive 2001/14/CE et aux articles 61 à 65 de l'arrêté royal du 12 mars 2003 et ses arrêtés d'exécution, sont conformes à la méthode, à la réglementation et, le cas échéant, aux barèmes définis dans le document de référence du réseau.

A la demande des candidats, Infrabel fournit en temps opportun toutes les données relatives à la redevance d'utilisation de l'infrastructure afin qu'ils soient en mesure de connaître cet élément de coût et ce pour le trafic qu'ils ont prévu, y compris le trafic via des itinéraires de substitution.

Art. 33. Infrabel entame une étude visant à objectiver les paramètres utilisés dans le calcul des redevances en s'approchant des coûts marginaux. Cette étude vise également à mieux structurer les redevances dans la perspective d'une optimisation de l'usage de l'infrastructure.

Tous les six mois, Infrabel adresse au Ministre de la Mobilité et à la DGTT un rapport détaillé concernant l'avancement de cette étude et de sa mise en oeuvre; en fonction de ces études, la formule utilisée sera chaque année améliorée, en concertation avec la DGTT.

Dans le rapport précité, Infrabel communique tous éléments utilisés pour l'imputation des coûts.

Infrabel alignera à intervalles réguliers sa méthode d'imputation des coûts sur les meilleures pratiques internationales.

Art. 34. La DGTT et le Service de Régulation du Transport Ferroviaire peuvent consulter tous les éléments qui interviennent dans le calcul de la redevance et à leur demande, ils ont un droit de regard sur les factures établies par Infrabel concernant la redevance d'utilisation de l'infrastructure.

VII. Mission de service public relative à la certification du personnel des entreprises ferroviaires et du matériel roulant.

Art. 35. Dans le respect des dispositions du cahier des charges du personnel et du cahier des charges du matériel, inscrits dans le RGUIF, Infrabel met en place les instruments performants permettant d'assurer la certification du personnel de sécurité des entreprises ferroviaires et de leurs auxiliaires ainsi que des matériels roulants amenés à circuler sur l'infrastructure ferroviaire belge.

Elle met, notamment, en place des bases de données concernant toute information utile relative aux personnels de sécurité et aux matériels, en assure le bon suivi administratif et les met à disposition des autorités de contrôle nationales, notamment la DGTT.

Elle organise en collaboration avec les autorités de contrôle nationales des contrôles réguliers sur le terrain, tant sur son infrastructure que dans les entreprises ferroviaires titulaires d'un certificat de sécurité belge, dans le respect du RGUIF.

Elle contrôle également les titres et autorisations délivrés aux auxiliaires des entreprises ferroviaires.

Elle rend compte du résultat de ses contrôles aux autorités nationales de sécurité ferroviaire, notamment la DGTT.

Art. 32. Conform het artikel 201 van de wet van 21 maart 1991 bepaalt Infrabel de heffingen voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur.

Infrabel legt die heffingen vast met inachtneming van het koninklijk besluit van 12 maart 2003 betreffende de voorwaarden voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur, het koninklijk besluit van 9 december 2004 houdende uitvoering van de hoofdstukken VIII en IX van het koninklijk besluit van 12 maart 2003 en andere uitvoeringsreglementen, en de bepalingen van dit beheerscontract. In geval van niet-naleving grijpen de dienst regulering, de mededingingsraad, de regeringscommissaris enz. in volgens hun bevoegdheden.

De eenheidsprijzen worden jaarlijks op 1 januari geïndexeerd. Deze indexering stemt overeen met een weging van de « gezondheidsindex » (65 %) en de « dienstenindex » (35 %) van de consumptieprijzen. De referentie-index is deze van de maand november die voorafgaat aan de indexaanpassing. Er worden geen verdere indexaanpassingen in de loop van het jaar toegepast.

De manier waarop de gebruiksheffing door Infrabel bepaald wordt, moet doorzichtig zijn.

De toepassing van de gebruiksheffing t.o.v. de verschillende exploitanten moet niet-discriminerend zijn. Infrabel moet kunnen aantonen dat de infrastructuurrechten die aan elke exploitant daadwerkelijk, overeenkomstig de artikelen 4 tot en met 12 van Richtlijn 2001/14/EG en de artikelen 61 tot en met 65 van het koninklijk besluit van 12 maart 2003 en zijn uitvoeringsbesluiten, gefactureerd worden, voldoen aan de methodologie, de voorschriften en, indien van toepassing, aan de schalen van de netverklaring.

Infrabel verstrekt op vraag van de kandidaten tijdig alle gegevens met betrekking tot de gebruiksheffing, zodat zij in staat zijn dit element van hun kostprijs te kennen en dit voor hun geplande verkeer met inbegrip van het verkeer over alternatieve reiswegen.

Art. 33. Infrabel vat een studie aan om de parameters die gebruikt worden bij de berekening van de heffingen objectiever te maken door de marginale kosten te benaderen. Deze studie heeft tevens tot doel de heffingen beter te structureren met het oog op een optimaal gebruik van de infrastructuur.

Om de zes maanden brengt Infrabel gedetailleerd verslag uit bij de Minister van Mobiliteit en het DGVL over de vorderingen van deze studie en van haar toepassing; in functie van die studies wordt de gebruikte formule elk jaar verbeterd, in overleg met het DGVL.

Infrabel deelt in bovengemeld verslag alle gebruikte elementen voor de toerekening van de kosten mee.

Infrabel stelt op gezette tijden haar methode voor kostentoe rekening af op de beste internationale praktijk.

Art. 34. Het DGVL en de Dienst Regulering van het Spoorvervoer kunnen alle elementen die tussenkomen in de berekening van de heffing raadplegen en hebben op hun vraag inzage in de facturen die in verband met de gebruiksheffing door Infrabel worden opgesteld.

VII. Opdracht van openbare dienst met betrekking tot de certificatie van het personeel van de spoorwegondernemingen en van het rollend materieel.

Art. 35. Met inachtneming van de bepalingen van het bestek voor het personeel en van het bestek voor het materieel, die zijn opgenomen in het ARGSI, voert Infrabel de performante instrumenten in voor het verzekeren van de certificering van het veiligheidspersoneel van de spoorwegondernemingen en van hun hulpondernemingen, alsook van het rollend materieel dat op de Belgische spoorweginfrastructuur zal rijden.

Ze werkt onder meer gegevensbanken uit met alle nuttige informatie met betrekking tot het veiligheidspersoneel en het materieel, ze zorgt voor de goede administratieve opvolging ervan en stelt ze ter beschikking van de nationale controleautoriteiten, meer bepaald het DGVL.

Ze organiseert, in samenwerking met de nationale controleautoriteiten, regelmatige controles op het terrein, zowel op haar infrastructuur als in de spoorwegondernemingen die houder zijn van een Belgisch veiligheidsattest, met inachtneming van het ARGSI.

Ze controleert eveneens de stukken en toelatingen die zijn afgeleverd aan de hulpondernemingen van de spoorwegondernemingen.

Ze brengt verslag uit over het resultaat van haar controles aan de nationale autoriteiten voor de spoorwegveiligheid, meer bepaald het DGVL.

Elle participe, moyennant rétribution équitable par les demandeurs, à la vérification des dossiers visant à l'obtention des certificats de sécurité pour l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire.

VIII. Qualité du service.

Art. 36. Sans préjudice des chapitres III et IV, Infrabel s'engage dans le cadre de ses compétences à offrir une infrastructure et des services de haute qualité, d'une part, aux entreprises ferroviaires, tant en transport de voyageurs que de marchandises, et, d'autre part, aux voyageurs; ces actions sont menées en concertation avec les entreprises ferroviaires (dont la S.N.C.B.) et la S.N.C.B. Holding.

Infrabel met tout en œuvre afin que la desserte des gares et terminaux et l'accessibilité des raccordements et installations exploités par des tiers puissent se faire dans les meilleures conditions.

Infrabel mettra à la disposition du public, par l'intermédiaire de son site Internet, notamment les informations suivantes :

- la programmation des travaux d'entretien du réseau et les conséquences sur le trafic;
- la programmation et la réalisation des investissements de rénovation et d'extension du réseau et les conséquences sur le trafic;

— les statistiques relatives à l'évolution du trafic, et à la vitesse commerciale telles qu'elles sont détaillées à l'annexe 5 du présent contrat.

a) Voyageurs.

Art. 37. En ce qui concerne le transport de voyageurs, intérieur et international, Infrabel met particulièrement l'accent sur les aspects suivants concernant la qualité de ses services :

- infrastructure mise à la disposition des entreprises ferroviaires;

- infrastructure d'accueil de base des voyageurs;
- mesures en faveur des personnes à mobilité réduite;
- régularité et fiabilité du trafic;
- informations communiquées aux voyageurs.

1° Infrastructure mise à la disposition des entreprises ferroviaires

Infrabel s'engage à maintenir un niveau de qualité élevé à l'infrastructure mise à la disposition des entreprises ferroviaires dans le but :

- d'optimiser la vitesse commerciale;
- d'accroître le confort des voyageurs;
- de limiter les perturbations du trafic;
- d'améliorer, en temps réel, l'information des clients ainsi que celle des préposés des entreprises ferroviaires via les techniques les plus avancées.

Infrabel poursuit ses efforts destinés à permettre aux opérateurs GSM d'améliorer leur couverture du réseau Infrabel, aussi bien pour les voyageurs que pour le personnel

2° Infrastructure d'accueil des voyageurs.

Infrabel veille à ce que l'infrastructure d'accueil dans les gares dont elle est responsable – entre autres les ascenseurs, les escaliers et les escalators menant aux quais, les couloirs sous voies, les passerelles, les quais, la sonorisation, les installations d'affichage des trains, les marquises, les abris – demeure en bon état et reste apte à l'usage auquel elle est destinée.

Ces installations sont progressivement réaménagées dans la perspective de l'exécution du programme de mise aux normes REVALOR.

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.

Infrabel participe au plan d'action spécifique de prévention et de lutte contre les graffitis qui a fait l'objet d'une dotation à charge du budget du Service Public Fédéral de la Mobilité et des Transports en 2004.

3° Mesures en faveur des personnes à mobilité réduite.

Infrabel mène une politique active en faveur des personnes à mobilité réduite en améliorant l'accessibilité des quais et des accès. Les dispositifs nécessaires à cet effet sont étudiés lors de chaque nouvelle construction et/ou rénovation.

Tegen een billijke vergoeding door de aanvragers, werkt ze mee aan het onderzoek van de dossiers voor het bekomen van de veiligheidsattesten voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur.

VIII. Kwaliteit van de dienst.

Art. 36. Onverminderd de hoofdstukken III en IV verbindt Infrabel zich in het kader van haar bevoegdheden ertoe om een infrastructuur en diensten van hoge kwaliteit aan te bieden, enerzijds aan de spoorwegondernemingen, zowel voor reizigers- als voor goederenvervoer, en anderzijds aan de reizigers; die acties worden gevoerd in overleg met de spoorwegondernemingen (waaronder de N.M.B.S.) en de N.M.B.S. Holding

Infrabel stelt alles in het werk om de bediening van de stations en terminals en de toegankelijkheid van de door derden beheerde aansluitingen en installaties in de beste omstandigheden te laten verlopen.

Infrabel stelt, via haar internetsite, meer bepaald de volgende informatie ter beschikking van het publiek :

- de programmatie van de onderhoudswerken op het net en de gevolgen voor het verkeer;
- de programmatie en de uitvoering van de investeringen voor de vernieuwing en de uitbreiding van het net en de gevolgen voor het verkeer;

— de statistieken met betrekking tot de evolutie van het verkeer, en de commerciële snelheid zoals ze in detail zijn weergegeven in bijlage 5 bij dit contract.

a) Reizigers.

Art. 37. Wat het reizigersvervoer betreft, zowel binnenlands als internationaal, legt Infrabel met betrekking tot de kwaliteit van haar dienstverlening vooral de nadruk op de volgende aspecten :

- infrastructuur die ter beschikking wordt gesteld van de spoorwegondernemingen;
- basisinfrastructuur voor reizigersonthaal;
- maatregelen voor de personen met beperkte mobiliteit;
- regelmaat en betrouwbaarheid van het verkeer;
- informatie aan de reizigers.

1° Infrastructuur ter beschikking van de spoorwegondernemingen.

Infrabel verbindt zich tot het behouden van een hoog kwaliteitsniveau van de infrastructuur die ter beschikking wordt gesteld van de spoorwegondernemingen, met als doel :

- de commerciële snelheid te optimaliseren;
- het comfort van de reizigers te verhogen;
- de verkeersstoringen te beperken;
- de informatie in real time aan de klanten alsook aan de beamtenden van de spoorwegondernemingen te verbeteren via de meest geavanceerde technieken.

Infrabel zet haar inspanningen verder om het voor de GSM-operatoren mogelijk te maken hun dekking op het Infrabelnet te verbeteren, zowel voor de reizigers als voor het personeel.

2° Infrastructuur voor reizigersonthaal.

Infrabel zorgt ervoor dat de onthaalinfrastructuur in de stations waarvoor ze verantwoordelijk is -o.m. liften, trappen en roltrappen tot de perrons, spooronderdoorgangen, voetbruggen, perrons, omroepinstallaties, treinaanwijsinstallaties, overkappingen, schuilluisjes - in goede staat verkeert en geschikt is voor het gebruik waarvoor ze bestemd is.

Die installaties worden geleidelijk heringericht in het raam van de uitvoering van het REVALOR-programma.

Er wordt bijzondere aandacht besteed aan :

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

Infrabel neemt deel aan het specifieke plan voor preventie en bestrijding van graffiti dat in 2004 het voorwerp uitmaakte van een toelage ten laste van de begroting van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer.

3° Maatregelen voor de personen met beperkte mobiliteit.

Infrabel voert een actief beleid ten gunste van personen met beperkte mobiliteit door het verbeteren van de toegankelijkheid van de perrons en de toegangen. Bij elke nieuwbouw en/of renovatie worden daartoe voorzieningen onderzocht.

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 (2) au moyen d'ascenseurs, de rampes ou dispositifs équivalents. En outre, Infrabel vise à rendre accessibles, dans un délai raisonnable, par ascenseurs, rampes ou dispositifs équivalents les quais d'un ensemble de gares bien réparties sur le réseau de façon à favoriser l'accès des personnes à mobilité réduite aux trains sur l'ensemble du territoire.

Le choix et la planification de ces dispositifs se font en concertation avec la S.N.C.B. Holding et les entreprises ferroviaires, et en ce qui concerne le transport national de personnes, avec la S.N.C.B. en particulier.

Le Conseil supérieur national des handicapés fonctionne comme un partenaire privilégié pour la concertation avec les différents groupements et associations gérant cette problématique. La S.N.C.B. Holding est l'interlocuteur représentant les 3 sociétés de droit public et l'avis de ce Conseil doit être sollicité à son initiative.

4° Régularité et fiabilité du trafic.

Conformément au plan d'investissement pluriannuel, Infrabel prend les dispositions nécessaires afin d'augmenter la régularité et la fiabilité du trafic. Pour atteindre ces objectifs, elle poursuit un programme visant à améliorer la fluidité du trafic, sa régulation et la succession des trains.

Infrabel suit de près le parcours des trains et produit les informations complètes nécessaires, qui sont mises en temps réel à la disposition de l'entreprise ferroviaire concernée et de la S.N.C.B. en particulier en ce qui concerne le transport national de personnes.

Infrabel organise la concertation nécessaire avec la S.N.C.B. Holding et les entreprises ferroviaires (en particulier la S.N.C.B.) afin de déterminer le plus concrètement possible les motifs des retards de manière opposable en vue de réaliser une analyse approfondie et de déterminer les actions destinées à réduire les retards. Elle veille à informer rapidement les entreprises ferroviaires en cas de retards imputables à ses installations.

Infrabel met au point avec la S.N.C.B. une organisation commune « suivie de la régularité » basée sur l'organisation actuelle avec les comités de suivi régionaux et une cellule de suivi centrale. Les résultats de ces réunions servent d'apport pour la Taskforce Régularité.

Infrabel prévoit des SLA's avec les entreprises ferroviaires visant à variabiliser ses tarifs en fonction du niveau de qualité réalisé.

5° Informations communiquées aux voyageurs.

Conformément aux accords conclus avec les entreprises ferroviaires et avec la S.N.C.B. en particulier en ce qui concerne le transport national de personnes, Infrabel s'engage à fournir aux voyageurs les informations requises concernant le service des trains via :

— les haut-parleurs installés sur les quais, dans les couloirs sous voies et dans la gare;

— les installations d'affichage des trains et les écrans vidéo dans les gares qui en sont équipées.

Dans les gares disposant de l'équipement nécessaire, les modifications au service des trains normalement prévu doivent toujours être annoncées : changement de voie, retard supérieur à 5 minutes, changement dans l'ordre de succession des trains, suppression de trains et les alternatives proposées; les particularités du service des trains doivent également toujours être communiquées (exemple : le désaccouplement des trains).

Sans préjudice des lois sur l'emploi des langues, pour les liaisons internationales et la relation de et vers l'aéroport de Bruxelles-National, les annonces sont dans toute la mesure du possible diffusées également dans des langues reconnues sur le plan international.

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 (2) door middel van liften, hellingen of gelijkwaardige inrichtingen. Bovendien streeft Infrabel ernaar, binnen een redelijke termijn, de perrons van een aantal goed over het net gespreide stations toegankelijk te maken met liften, hellingen of gelijkwaardige inrichtingen om zo over het hele grondgebied de toegang tot de treinen voor personen met beperkte mobiliteit te bevorderen.

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

De Nationale Hoge Raad voor Personen met een Handicap fungeert als bevoorrechte partner voor het overleg met de verschillende groeperingen en verenigingen die deze problematiek behartigen. De N.M.B.S. Holding is de gesprekspartner voor de 3 vennootschappen van publiek recht en het advies van deze Raad moet op haar initiatief ingewonnen worden.

4° Regelmaat en betrouwbaarheid van het verkeer.

Overeenkomstig het meerjareninvesteringsplan treft Infrabel schikkingen om het verkeer stipter en betrouwbaarder te maken. Om die doelstellingen te bereiken, zet ze een programma voort dat de vlotte doorstroming van het verkeer, de verkeersregeling en de opeenvolging van de treinen moet verbeteren.

Infrabel volgt van nabij de rit van de treinen en produceert de nodige volledige informatie, die in real time ter beschikking van de betrokken spoorwegonderneming, en wat het nationale personenvervoer betreft, de N.M.B.S. in het bijzonder, wordt gesteld.

Infrabel organiseert het nodige overleg met de N.M.B.S. Holding en de spoorwegondernemingen (in het bijzonder de N.M.B.S.) om zo concreet mogelijk de redenen van de vertragingen op een tegenstelbare wijze te bepalen met het oog op een grondige analyse en het bepalen van acties om de vertragingen te verminderen. Ze zorgt ervoor de spoorwegondernemingen spoedig te informeren in geval van vertragingen die aan haar installaties te wijten zijn.

Infrabel werkt met de N.M.B.S. een gemeenschappelijke organisatie « opvolging van de regelmaat » uit, gebaseerd op de huidige organisatie met regionale opvolgingscomités en een centrale opvolgingscel. De resultaten van deze vergaderingen dienen als input voor de Task Force Regelmaat.

Infrabel voorziet in SLA's met de spoorwegondernemingen die erop gericht zijn haar tarieven te laten variëren volgens het niveau van de verwezenlijkte kwaliteit.

5° Informatie aan de reizigers.

Infrabel verbindt zich ertoe om conform de afspraken met de spoorwegondernemingen, en wat het nationale personenvervoer betreft, de N.M.B.S. in het bijzonder, aan de reizigers de nodige informatie te verschaffen over het treinverloop via :

— de luidsprekers op de perrons, in onderdoorgangen en in het station;

— de treinaanwijsinstallaties en de video's in de stations die ermee uitgerust zijn.

In de stations die beschikken over de nodige uitrusting moeten de wijzigingen van de normaal geplande treindienst altijd worden aangekondigd : spoorverandering, vertraging van meer dan 5 minuten, wijziging aan de opeenvolging van de treinen, afschaffing van treinen en de voorgestelde alternatieven; ook de bijzonderheden van de treindienst moeten altijd worden meegedeeld (bijvoorbeeld : het loskoppelen van de treinen).

Onverminderd de wetten op het gebruik van de talen worden de aankondigingen op de internationale verbindingen en op de verbinding van en naar Brussel-Nationaal-Luchthaven in de mate van het mogelijke eveneens omgeroepen in internationaal erkende talen.

En cas d'incidents ou d'accidents perturbant fortement le service des trains sur une ou plusieurs lignes, les médias appropriés sont avertis le plus rapidement possible afin qu'ils puissent répercuter immédiatement ces informations à la clientèle intéressée.

Spécifiquement en ce qui concerne le trafic voyageurs, le programme d'action étendu qui a été élaboré (IRT) doit être suivi par sa mise en oeuvre dans un groupe-pilote au sein duquel sont représentées tant Infrabel, que la S.N.C.B. et la S.N.C.B. Holding.

b) Marchandises.

Art. 38. En ce qui concerne le transport de marchandises, Infrabel met particulièrement l'accent sur les aspects suivants concernant la qualité de ses services :

- infrastructure mise à la disposition des entreprises ferroviaires;
- régularité et fiabilité du trafic;
- informations communiquées aux entreprises ferroviaires;
- relations avec les entreprises ferroviaires;
- services fournis aux entreprises ferroviaires.

1° Infrastructure mise à la disposition des entreprises ferroviaires.

Infrabel met à la disposition des entreprises ferroviaires une infrastructure et des installations correspondantes d'un haut niveau de qualité. Elle veille à la qualité du paquet d'accès minimum offert, à la qualité de l'accès aux dispositifs et aux équipements, ainsi qu'à celle des services complémentaires et d'appui.

2° Régularité et fiabilité du trafic.

Infrabel s'engage à optimiser la régularité et la fiabilité du trafic marchandises, la vitesse commerciale et la gestion des trafics en temps normal et en cas de perturbation.

Infrabel conclura avec les entreprises ferroviaires des SLAs visant à variabiliser ses tarifs en fonction des niveaux de qualité réalisés.

3° Informations communiquées aux entreprises ferroviaires.

Une attention particulière est accordée aux informations destinées aux exploitants et à leurs clients en cas de perturbation du trafic.

4° Relations avec les entreprises ferroviaires.

Infrabel s'engage :

- à développer une approche client à l'égard des entreprises ferroviaires afin de répondre rapidement et le plus efficacement possible à leurs demandes;
- à présenter un produit et des services attractifs visant à attirer de nouveaux clients afin de promouvoir le transport ferroviaire et le transfert modal vers le rail.

c) Suivi de la qualité.

Art. 39. Infrabel collabore aux procédures de concertation organisées par la S.N.C.B. Holding dans le cadre de la Taskforce Régularité.

Infrabel communique au Ministre de la Mobilité et à la DGTT, au plus tard un an après l'entrée en vigueur du présent contrat, un plan d'action relatif aux matières visées aux articles 22, 37 et 38.

Ce plan présente pour chaque matière, les objectifs, les moyens libérés, le planning de réalisation et des critères d'évaluation.

Pour le 30 avril de chaque année, Infrabel communique, au Ministre de la Mobilité et à la DGTT un rapport circonstancié, se rapportant à l'exercice précédent, concernant toutes les matières visées aux articles 22, 37 et 38.

Ce rapport présente des éléments objectifs permettant d'évaluer :

- l'évolution de la qualité;

In geval van incidenten of ongevallen die de treindienst sterk verstoren op een of meer lijnen, worden de gepaste media zo snel mogelijk verwittigd opdat ze onmiddellijk deze informatie kunnen doorgeven aan de betrokken klanten.

Specifiek wat betreft het reizigersverkeer wordt het uitgebreid actieprogramma dat werd uitgewerkt (IRT), verder opgevolgd door implementatie in een stuurgroep waarin zowel Infrabel, N.M.B.S. als N.M.B.S. Holding zijn vertegenwoordigd.

b) Goederen.

Art. 38. Wat het goederenvervoer betreft, legt Infrabel met betrekking tot de kwaliteit van haar dienstverlening vooral de nadruk op de volgende aspecten :

- infrastructuur die ter beschikking wordt gesteld van de spoorwegondernemingen;
- regelmaat en betrouwbaarheid van het verkeer;
- informatie aan de spoorwegondernemingen;
- relaties met de spoorwegondernemingen;
- aan de spoorwegondernemingen geleverde diensten.

1° Infrastructuur ter beschikking van de spoorwegondernemingen.

Infrabel stelt de spoorwegondernemingen een infrastructuur en bijbehorende installaties ter beschikking van een hoog kwaliteitsniveau. Ze waakt over de kwaliteit van het aangeboden minimale toegangspakket, de kwaliteit van de toegang tot de installaties en de uitrustingen, alsook die van de aanvullende en ondersteunende dienstverleningen.

2° Regelmaat en betrouwbaarheid van het verkeer.

Infrabel verbindt zich tot het optimaliseren van de regelmaat en betrouwbaarheid van het goederenverkeer, de commerciële snelheid en het beheer van de verkeersstromen in normale omstandigheden en bij verstoord verkeer.

Infrabel zal met de spoorwegondernemingen SLA's afsluiten die erop gericht zijn haar tarieven te laten variëren volgens de verwezenlijkte kwaliteitsniveaus.

3° Informatie aan de spoorwegondernemingen.

Er wordt in het bijzonder aandacht besteed aan de informatie voor de exploitanten en hun klanten bij verstoring van het verkeer.

4° Relaties met de spoorwegondernemingen.

Infrabel verbindt zich tot :

- het ontwikkelen van een klantenbenadering ten opzichte van de spoorwegondernemingen teneinde snel en zo doeltreffend mogelijk hun vragen te beantwoorden;
- het aanbieden van een aantrekkelijk product en dienstverlening met als doel nieuwe klanten aan te trekken om het spoorvervoer en de modale overgang naar het spoor te bevorderen.

c) Kwaliteitsopvolging.

Art. 39. Infrabel werkt mee aan de overlegprocedures georganiseerd door de N.M.B.S. Holding in het kader van de Task Force Regelmaat.

Infrabel verstrekt aan de Minister van Mobiliteit en aan het DGVL, uiterlijk een jaar na de inwerkingtreding van dit contract, een actieplan dat betrekking heeft op de onderwerpen die beoogd zijn in de artikelen 22, 37 en 38.

Dit plan geeft voor elk onderwerp de doelstellingen, de vrijgemaakte middelen, de uitvoeringsplanning en de beoordelingscriteria.

Tegen 30 april van elk jaar verstrekt Infrabel aan de Minister van Mobiliteit en aan het DGVL, een omstandig verslag dat betrekking heeft op het vorige boekjaar en dat al de in de artikelen 22, 37 en 38 beoogde onderwerpen behandelt.

Dit verslag biedt objectieve elementen waarmee het volgende kan worden beoordeeld :

- de evolutie van de kwaliteit;

— l'exécution et les résultats des plans d'action.

La méthodologie d'évaluation de la qualité présentée dans le rapport précité fera l'objet d'un audit par un organisme indépendant. La charge financière de cet audit incombe à Infrabel. Les résultats de l'audit seront disponibles le 30 avril 2006.

IX. Sécurité du personnel, des voyageurs et du transport de marchandises.

Art. 40. La sécurité des voyageurs et du personnel requiert une approche coordonnée entre l'intervention des pouvoirs publics et celle des trois S.A. de droit public.

L'intervention doit porter sur des mesures liées aux installations fixes, à leur aménagement ainsi que sur la manière dont le personnel est utilisé sur le terrain.

Infrabel souscrit dès lors aux initiatives prises à cet effet et en particulier à celles émanant des services actifs au sein de la S.N.C.B. Holding, notamment le service CSS (Corporate Security Service), ses divisions B-Security (le service interne de gardiennage) et Securail (le service de sécurité des chemins de fer).

Art. 41. Infrabel apporte sa contribution à l'établissement d'un plan de sûreté annuel par la S.N.C.B. Holding. Ce plan fixe pour l'année concernée les objectifs à réaliser et les moyens à mettre en oeuvre en matière de sécurité du personnel et des voyageurs, ainsi qu'en matière de protection du transport de marchandises.

Lors de l'établissement de ce plan, il est notamment tenu compte, en ce qui concerne la protection du transport de marchandises :

— 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^{er} 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^{er} juillet 2005).

Infrabel veille à ce que les obligations découlant du plan soient connues et respectées non seulement par son propre personnel, mais aussi par le personnel des opérateurs ferroviaires qui utilisent le réseau belge.

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.

L'utilisation d'éventuels moyens supplémentaires en vue de la mise en oeuvre 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.

Infrabel apporte également 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.

En exécution du plan MALAGA tel qu'approuvé par le conseil d'administration de la S.N.C.B. du 29 octobre 2004, des caméras et autres systèmes de sécurité seront placés à certains endroits sensibles (e.a. couloirs sous voies, quais, faisceaux marchandises...) dont la gestion est du ressort d'Infrabel. Ces systèmes seront gérés par le service CSS (Corporate Security Service) de la S.N.C.B. Holding.

Art. 42. Infrabel prend des dispositions appropriées pour sécuriser les abords des voies et des ponts, tout en tenant compte de l'ordre de priorité en matière d'investissement.

Art. 43. Infrabel s'engage à coopérer avec l'Etat et les autres acteurs en matière de sûreté, et en cas d'adoption de règles particulières, de conclure un avenant au présent contrat de gestion afin d'en déterminer les modalités d'application.

— de l'uitvoering en de resultaten van de actieplannen.

De beoordelingsmethodologie van de kwaliteit zoals weergegeven in voornoemd verslag wordt onderworpen aan een audit door een onafhankelijk orgaan. De financiële lasten van deze audit worden gedragen door Infrabel. De resultaten van de audit moeten beschikbaar zijn op 30 april 2006.

IX. Veiligheid van het personeel, de reizigers en het goederenvervoer.

Art. 40. De veiligheid van de reizigers en van het personeel vergt een gecoördineerde aanpak tussen het optreden van de publieke overheden en dat van de drie N.V.'s van publiek recht.

Het optreden moet slaan op maatregelen die betrekking hebben op de vaste installaties, hun inrichting, alsmede op de wijze waarop het personeel wordt ingezet op het terrein.

Infrabel onderschrijft daarom de initiatieven die daartoe worden genomen en in het bijzonder deze die uitgaan van de diensten die werkzaam zijn binnen de N.M.B.S. Holding, m.n. de dienst CSS (Corporate Security Service), haar afdelingen B-Security (de interne bewakingsdienst) en Securail (de veiligheidsdienst van de spoorwegen).

Art. 41. Infrabel levert haar bijdrage tot de opstelling door de N.M.B.S. Holding van een jaarlijks veiligheidsplan. Dit plan bevat de doelstellingen en de middelen voor het betrokken jaar inzake de veiligheid van het personeel en de reizigers evenals inzake de beveiliging van het goederenvervoer.

Bij de opstelling wordt rekening gehouden, voor wat betreft de beveiliging van het goederenvervoer, met onder meer

— 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).

Infrabel ziet erop toe dat de verplichtingen die uit het plan voortvloeien niet enkel gekend en nageleefd worden door het eigen personeel, maar ook door het personeel van de spoorwegoperatoren die van het Belgische net gebruikmaken.

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.

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.

Infrabel draagt eveneens 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.

Op bepaalde gevoelige plaatsen (o.a. onderdoorgangen, perrons, goederenbundels ...) die onder het beheer ressorteren van Infrabel zullen in uitvoering van het MALAGA-plan dat op 29 oktober 2004 door de raad van bestuur van de N.M.B.S. werd goedgekeurd, camera's en andere veiligheidssystemen worden geplaatst. Deze systemen zullen beheerd worden door de dienst CSS (Corporate Security Service) van de N.M.B.S. Holding.

Art. 42. Infrabel neemt passende maatregelen om de omgeving van de sporen en de bruggen te beveiligen, daarbij rekening houdend met de rangorde van de prioriteiten inzake investeringen.

Art. 43. Infrabel verbindt zich ertoe om samen te werken met de Staat en met de andere actoren inzake veiligheid, en in het geval dat bijzondere maatregelen worden aangenomen, een bijvoegsel bij dit beheerscontract af te sluiten teneinde de toepassingsmodaliteiten ervan te bepalen.

X. Règles de conduite à l'égard des tiers.

Art. 44. Infrabel s'engage à adopter une attitude proactive dans ses relations avec les tiers pour offrir un service de haute qualité.

Dans cette perspective, elle optimise sa collaboration avec les autres gestionnaires de l'infrastructure ferroviaire européenne de manière à améliorer la position concurrentielle des transports intérieurs et internationaux de voyageurs ainsi que celle des transports de marchandises.

Infrabel organise une évaluation du degré de satisfaction des entreprises autorisées à circuler sur son infrastructure et des entreprises qui ont introduit une demande d'accès à cette infrastructure. Elle transmet le rapport établi (baromètre) à la DGTT et au Ministre de la Mobilité pour le 30 juin 2006 puis pour le 30 avril de chaque année.

Si nécessaire, l'Etat et Infrabel décident de mesures concertées et des moyens à mettre en œuvre en vue d'améliorer la qualité des services à prester, particulièrement en ce qui concerne l'exécution des fonctions essentielles (répartition des capacités et tarification).

Par ailleurs, avant l'échéance du présent contrat de gestion, Infrabel établit un manuel de qualité qui reprendra les objectifs et les moyens qu'elle se fixe et les procédures qu'elle utilise pour l'organisation de ses relations avec des tiers; dès son approbation par ses organes de gestion, il sera transmis à l'Etat.

Art. 45. Infrabel veille à ce que les entreprises ferroviaires puissent exercer et développer leurs activités au maximum. Les droits octroyés par Infrabel à une ou plusieurs entreprises ne peuvent pas, pour autant que cela soit raisonnablement possible, avoir pour conséquence de limiter ou d'entraver le développement de l'activité d'une entreprise ferroviaire tierce.

Dans cette perspective également, elle prend en considération les remarques des entreprises ferroviaires relatives à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, pour mettre fin, le cas échéant, à toute situation qui pourrait être préjudiciable aux droits des entreprises ferroviaires concernées.

Art. 46. Infrabel publie le document de référence du réseau en version intégrale sur son site Internet et s'engage à ce que les informations contenues dans ce document soient claires, précises et transparentes. Elle s'engage à présenter ce document pour le 30 septembre 2005 sous une forme conviviale et attractive et de la plus grande facilité d'utilisation possible pour les entreprises ferroviaires.

Art. 47. Infrabel met tout en œuvre pour informer amplement de ses services les entreprises ferroviaires, les entreprises ferroviaires candidates et autres parties intéressées si celles-ci en font la demande.

Infrabel fournit tous les renseignements relatifs au document de référence du réseau afin que les entreprises ferroviaires soient le mieux possible en mesure d'utiliser ses services.

XI. Relations financières entre l'Etat et Infrabel.

a) Dotations d'investissement.

Art. 48. Pour la réalisation des investissements prévus dans le plan 2004-2007, visé à l'article 9 du présent contrat de gestion, Infrabel 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 par 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 d'euros pour 2005 et lui sera versé par la S.N.C.B. Holding.

A partir de 2006, l'Etat garantit une dotation d'investissement, 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.

X. Gedragsregels ten overstaan van derden

Art. 44. Infrabel verbindt zich ertoe om in haar relaties met derden een proactieve houding aan te nemen om een kwaliteitsvolle dienstverlening aan te bieden.

In die optiek optimaliseert ze de samenwerking met de andere Europese spoorinfrastructuurbeheerders om de concurrentiepositie van het nationale en internationale vervoer van reizigers en van goederen te verbeteren.

Infrabel organiseert een evaluatie van de tevredenheidsgraad van de ondernemingen die op haar infrastructuur mogen rijden en van de ondernemingen die een aanvraag tot toegang tot die infrastructuur hebben ingediend. Ze legt het daarvan opgestelde rapport (barometer) voor aan het DGVL en aan de Minister van Mobiliteit tegen 30 juni 2006, vervolgens tegen 30 april van elk jaar.

Indien nodig beslissen de Staat en Infrabel over gezamenlijke maatregelen en de in te zetten middelen om de kwaliteit van de te leveren diensten te verbeteren, meer bepaald wat de uitvoering van de essentiële functies betreft (toewijzing van de capaciteit en tarifiering).

Daarenboven stelt Infrabel vóór het verlopen van dit beheerscontract een kwaliteitshandboek op met de doelstellingen en middelen die ze zich stelt en de procedures die ze gebruikt om haar relaties met derden te organiseren; zodra het door haar beheersorganen is goedgekeurd, wordt het aan de Staat voorgelegd.

Art. 45. Infrabel ziet erop toe dat de spoorwegondernemingen hun activiteiten maximaal kunnen uitoefenen en ontwikkelen. De toegangsrechten die Infrabel toekent aan een of meerdere ondernemingen mogen, voor zover dat redelijkerwijze mogelijk is, niet tot gevolg hebben dat de ontwikkeling van de activiteit van een derde spoorwegonderneming wordt beperkt of bemoeilijkt.

Eveneens in die optiek neemt ze de bemerkingen van de spoorwegondernemingen in aanmerking betreffende het gebruik van de spoorweginfrastructuur om, in voorkomend geval, een einde te stellen aan elke situatie die de rechten van de betrokken spoorwegondernemingen kan schaden.

Art. 46. Infrabel publiceert de integrale versie van de netverklaring op haar internetsite en verbindt zich ertoe dat de informatie in dit document duidelijk, precies en transparant is. Ze verbindt zich ertoe om dit document tegen 30 september 2005 voor te leggen in een handige en aantrekkelijke vorm, en dat zo gebruiksvriendelijk mogelijk is voor de spoorwegondernemingen.

Art. 47. Infrabel stelt alles in het werk om spoorwegondernemingen, kandidaat-spoorwegondernemingen en andere belanghebbenden, op hun vraag, uitgebreid te informeren over haar diensten.

Infrabel verstrekt alle inlichtingen met betrekking tot de netverklaring teneinde alle spoorwegondernemingen zo goed mogelijk in staat te stellen van haar diensten gebruik te maken.

XI. Financiële relaties tussen de staat en Infrabel.

a) Investeringsstoelagen.

Art. 48. Infrabel ontvangt een toelage ten laste van de Rijksbegroting om de investeringen te verwezenlijken die voorzien zijn in het plan 2004-2007 en waarvan sprake in artikel 9 van dit beheerscontract.

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

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.

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 3 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 millions d'euros au 31 décembre 2007. La différence entre le produit réalisé et 300 millions d'euros 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'avances, entre les trois sociétés anonymes de droit public sur la base des montants portés à charge de l'Etat tels qu'inscrits au budget annuel d'investissement, établi conformément à l'article 10 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.

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

Après approbation par le Ministre des Entreprises publiques, les montants garantis par l'Etat à Infrabel 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 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 se fait sur la base d'un amendement des différents programmes d'investissement des trois sociétés.

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

Art. 49. Tout écart positif ou négatif, à la clôture des comptes de l'année t d'Infrabel, entre sa part de la dotation d'investissement éventuellement révisée et la réalisation effective de la partie du programme d'investissement 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, Infrabel 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^{er} janvier 2005.

Il comprend, outre le bilan, compte de résultats et annexe 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^{er} 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 48 qui est octroyée pour l'année t+1 à Infrabel, et sa justification en termes de dépenses d'investissement est intégrée dans le cadre de l'amendement de l'année t+1 présenté par Infrabel.

Le solde négatif éventuel, dû à un dépassement des dépenses d'investissement d'Infrabel 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 d'Infrabel à l'apurement du surplus d'investissement de l'année t.

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 3 punt II. De voornoemde bedragen betreffende de jaren 2007 en 2008 kunnen worden verminderd wanneer de opbrengst van de verkoop van aan het Fonds voor Spoorweginfrastructuur overgedragen terreinen geen 300 miljoen euro haalt op 31.12.2007. Het verschil tussen de verwezenlijkte opbrengst en 300 miljoen euro 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 investeringsbudget, opgesteld overeenkomstig artikel 10 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.

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

Na goedkeuring door de Minister van Overheidsbedrijven worden de door de Staat aan Infrabel gewaarborgde kredieten 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 gebeurt op basis van een aanpassing van de verschillende investeringsprogramma's van de drie vennootschappen.

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

Art. 49. Elk positief of negatief verschil dat bij het afsluiten van de rekeningen van het jaar t van Infrabel bestaat tussen haar deel van de eventueel herziene investeringstoelage 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 Infrabel 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 de bijlage, 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 positieve saldo van het jaar t als aanvullende financiering gevoegd bij de in artikel 48 voorziene toelage die aan Infrabel 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 Infrabel wordt voorgesteld.

Het eventuele negatieve saldo, dat te wijten is aan een overschrijding van de investeringsuitgaven van Infrabel 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 Infrabel voor de aanzuivering van het teveel aan investeringen van het jaar.

Art. 50. Dans l'élaboration de son programme d'investissement, Infrabel accorde une attention particulière aux projets visant à promouvoir le transport combiné. Le montant alloué pour le financement de ces projets est intégré, dès 2005, dans l'enveloppe globale visée à l'article 48.

Art. 51. Les moyens de financement du projet de liaison à grande vitesse tels qu'ils résultent du solde de préfinancement par la S.A. Financière TGV sont affectés intégralement et exclusivement à la construction des lignes à grande vitesse dans le cadre de la réalisation de la totalité du projet belge de TGV de frontière à frontière.

Art. 52. En exécution du Traité du 21 décembre 1996 conclu entre les Royaumes de Belgique et des Pays-Bas, le solde de la contribution provenant des Pays-Bas est affecté intégralement et exclusivement à la construction de la ligne à grande vitesse entre Anvers (Luchtbal) et la frontière belgo-néerlandaise.

Infrabel est redevable des indemnités qui seraient dues par l'Etat aux Pays-Bas en vertu de l'article 5, § 2 ou 3 du Traité et selon le calendrier prévu à l'article 5, § 4 du Traité pour autant que le retard lui soit imputable au sens de l'arrêté royal du 28 mai 1999. Elle est redevable du montant que l'Etat devrait restituer aux Pays-Bas en vertu de l'article 8, § 5 de ce Traité.

Est considéré non imputable à Infrabel un retard qui serait dû à l'absence de mise à disposition à temps par le Holding des moyens nécessaires pour financer la différence entre le montant des investissements restant à exécuter au 1^{er} janvier 2005 et la somme de l'excédent au 1^{er} janvier 2005 de l'ex-Financière T.G.V., du solde de la contribution des Pays-Bas au 1^{er} janvier 2005 et des montants prévus dans le plan d'investissements 2005-2007.

Art. 53. Les montants précis correspondant aux articles 51 et 52, mis à disposition d'Infrabel, sont fixés sur la base du rapport de réviseurs d'entreprises concernant les comptes 2004 de l'ancienne S.N.C.B..

A dater du 1^{er} janvier 2005 et jusqu'à la date de l'apport effectif de versements desdits montants à Infrabel, ceux-ci sont majorés d'un intérêt à servir par la S.N.C.B. Holding au taux de l'« EURIBOR 1 mois flat ».

L'affectation de ces montants aux investissements visés est contrôlée selon les dispositions prévues à l'annexe 2 du présent contrat de gestion.

Chacun de ces financements fait l'objet d'une identification des montants et d'un commentaire ad hoc dans les postes du bilan d'Infrabel.

Art. 54. Financement par le Fonds RER.

L'Etat continue d'alimenter progressivement le Fonds RER dans le cadre de l'enveloppe déjà décidée de 1.612.000 milliers d'euros.

A partir de 2005, la S.N.C.B. Holding met à disposition d'Infrabel 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 ces investissements et ce, compte tenu des rectifications éventuelles sur la comptabilisation des dépenses à dater du 1^{er} janvier 2005. Au-delà des montants visés et, compte tenu des montants qui doivent également être alloués à la S.N.C.B. et à la S.N.C.B. Holding, la S.N.C.B. Holding est libérée de cette obligation vis-à-vis d'Infrabel.

Art. 55. Investissements RER.

Les investissements visés sont ceux repris dans le plan d'investissement 2004-2007. Ils seront repris dans l'avenant au présent contrat de gestion à conclure avant le 31 décembre 2005.

En 2005, un montant maximum de 103.500 milliers d'euros sera mis à disposition d'Infrabel, de S.N.C.B. Holding et de S.N.C.B. au fur et à mesure des travaux ou des décisions relatives au matériel roulant.

Infrabel doit élaborer son programme d'investissement RER pour la période de 2005 à 2007 en concertation avec la S.N.C.B. 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 d'Infrabel.

Art. 50. Bij de uitwerking van haar investeringsprogramma zal Infrabel een bijzondere aandacht schenken aan de projecten tot bevordering van het gecombineerd vervoer. Het bedrag toegekend voor de financiering van deze projecten wordt vanaf 2005 geïntegreerd in de globale enveloppe waarvan sprake onder artikel 50.

Art. 51. De financieringsmiddelen van het project hogesnelheidsverbinding, zoals deze voortvloeien uit het saldo van de prefinanciering door de N.V. HST Fin, worden volledig en exclusief aangewend voor de bouw van de hogesnelheidslijnen in het kader van de verwezenlijking van het geheel van het Belgische HST-project van grens tot grens.

Art. 52. In uitvoering van het Verdrag van 21 december 1996, afgesloten tussen de Koninkrijken België en Nederland, zal het saldo van de bijdrage afkomstig van Nederland, volledig en exclusief aangewend worden voor de aanleg van de hogesnelheidslijn tussen Antwerpen (Luchtbal) en de Belgische-Nederlandse grens.

Infrabel staat in voor de vergoedingen die zouden verschuldigd zijn door de Staat aan Nederland in toepassing van artikel 5, § 2 of 3, van het Verdrag en volgens de kalender voorzien in artikel 5, § 4, van het Verdrag, voor zover de vertraging aan haar te wijten zou zijn in de zin van het koninklijk besluit van 28 mei 1999. Zij is het bedrag verschuldigd dat de Staat zou moeten teruggeven aan Nederland krachtens artikel 8, § 5 van dit Verdrag.

Wordt beschouwd als niet aan te rekenen aan Infrabel een vertraging te wijten aan het gebrek aan tijdige terbeschikkingstelling door de Holding van de middelen nodig voor de financiering van het verschil tussen het bedrag van de investeringen nog uit te voeren op 1 januari 2005 en de som van het overschot op 1 januari 2005 van de voormalige HST-Fin, van het saldo van de bijdrage van Nederland op 1 januari 2005 en de bedragen voorzien in het investeringsplan 2005-2007.

Art. 53. De precieze bedragen die aan Infrabel ter beschikking worden gesteld overeenkomstig de artikels 51 en 52, worden vastgesteld op basis van het verslag van de bedrijfsrevisoren met betrekking tot de jaarrekeningen 2004 van de vroegere N.M.B.S..

Vanaf 1 januari 2005 en tot op de datum van de effectieve inbreng van deze bedragen in Infrabel, worden zij verhoogd met een interest te voldoen door de N.M.B.S. Holding tegen het tarief van « EURIBOR 1 maand flat ».

De aanwending van deze bedragen voor de bedoelde investeringen wordt gecontroleerd volgens de bepalingen voorzien in bijlage 2 bij dit beheerscontract.

Elk van deze financieringen maakt het voorwerp uit van een identificatie van deze bedragen en van een ad-hoc commentaar in de balansposten van Infrabel.

Art. 54. Financiering door het GEN-Fonds.

De Staat gaat door met het geleidelijk spijzen van het GEN-Fonds in het kader van de reeds vastgelegde enveloppe van 1.612.000 duizend euro.

Vanaf 2005 stelt N.M.B.S. Holding aan Infrabel de beschikbare middelen ter hand van het GEN-Fonds dat de Staat haar heeft toevertrouwd, op basis van de maandelijks staten van de effectieve aankomingsfacturen en uitgaven in eigen beheer betreffende die investeringen en dit rekening houdend met de eventuele rechtzettingen op de boeking van de uitgaven vanaf 1 januari 2005. Boven die genoemde bedragen, en rekening houdend met de bedragen die eveneens moeten worden toegekend aan N.M.B.S. en aan N.M.B.S. Holding, is N.M.B.S. Holding vrijgesteld van die verplichting ten aanzien van Infrabel.

Art. 55. Investerings GEN.

De bedoelde investeringen zijn aangegeven in het investeringsplan 2004-2007. Ze zijn vermeld in het bijvoegsel bij dit beheerscontract dat vóór 31 december 2005 moet worden afgesloten.

In 2005 wordt een maximumbedrag van 103.500 duizend euro ter beschikking gesteld aan Infrabel, N.M.B.S. Holding en de N.M.B.S. al naar gelang van de werken of beslissingen inzake rollend materieel.

Infrabel moet haar investeringsprogramma voor het GEN voor de periode 2005 tot 2007 opstellen in overleg met de N.M.B.S. en de N.M.B.S. Holding. Dat programma wordt door N.M.B.S. Holding met akkoord van Infrabel overgelegd aan de Minister van Overheidsbedrijven tegen 30 september 2005.

Après approbation du Ministre des Entreprises publiques, le montant maximal garanti par l'Etat à Infrabel pour chacune de ces années est intégré dans l'avenant au présent contrat de gestion.

Les modalités de révision de la répartition des crédits entre les trois sociétés sont prévues par ledit avenant. Toute proposition de révision est présentée par la S.N.C.B. Holding avec l'accord d'Infrabel et se fait sur la base d'un amendement des différents programmes d'investissement.

Infrabel doit élaborer son programme 2008 à 2012 en concertation avec la S.N.C.B. et la S.N.C.B. Holding en vue de sa présentation par le biais de la S.N.C.B. Holding au Ministre des Entreprises publiques pour le 31 mars 2007.

Art. 56. Infrabel s'engage à respecter le niveau des dépenses d'investissement que lui assurent les moyens mis à sa disposition prévus aux articles 48 et 55.

b) Dotations d'exploitation.

Art. 57. Infrabel 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 sa mission de service public définies à l'article 3, 2° à 6°, ainsi que pour l'entretien et la gestion de l'infrastructure ferroviaire visée à l'article 3, 1°.

L'Etat garantit une dotation d'exploitation dont le montant global pour les 3 sociétés anonymes de droit public s'élève pour 2005 à 1.083.721 milliers d'euros, à indexer annuellement conformément à l'annexe 3 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° 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 Infrabel sous la forme d'avances sur la base d'un pourcentage provisoire de 65,95 % du montant de l'allocation de base 51.10.31.03.

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 au 1^{er} semestre 2005 audités ainsi que le plan d'entreprise consolidé 2006-2007 visé à l'article 68 assortis d'une proposition de clé de répartition définitive pour les années 2005, 2006 et 2007, avec l'accord d'Infrabel. Cette clé de répartition peut s'écarter de la clé provisoire qui a servi aux versements des avances. 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. Après accord du Ministre des Entreprises publiques, ces clés de répartition ainsi que les montants définitifs de la dotation d'Infrabel pour les années 2005, 2006 et 2007 seront intégrées dans l'avenant au présent contrat de gestion à conclure avant le 31 décembre 2005.

Na goedkeuring door de Minister van Overheidsbedrijven wordt het door de Staat aan de Infrabel gewaarborgde maximumbedrag voor elk van die jaren opgenomen in het bijvoegsel bij dit beheerscontract.

De modaliteiten voor de herziening van de verdeling van de kredieten tussen de drie vennootschappen zijn bepaald in genoemd bijvoegsel. Elk voorstel tot herziening wordt door de N.M.B.S. Holding in akkoord met Infrabel voorgelegd en wordt gebaseerd op een aanpassing van de verschillende investeringsprogramma's.

Infrabel moet haar programma 2008 tot 2012 opstellen in overleg met de N.M.B.S. en de N.M.B.S. Holding met het oog op de voorstelling via de N.M.B.S. Holding aan de Minister van Overheidsbedrijven tegen 31 maart 2007.

Art. 56. Infrabel verbindt zich ertoe het niveau van de investeringsuitgaven te respecteren dat haar wordt verzekerd door de ter beschikking gestelde middelen voorzien onder de artikels 48 en 55.

b) Exploitatietoelagen.

Art. 57. Infrabel ontvangt ten laste van de begroting van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer een exploitatietoelage teneinde de kosten te compenseren ten gevolge van de realisatie van haar opdrachten van openbare dienst bepaald onder artikel 3, 2° tot 6°, alsook voor het onderhoud en het beheer van de spoorweginfrastructuur bedoeld onder artikel 3, 1°.

De Staat waarborgt een exploitatietoelage waarvan het globaal bedrag voor de drie naamloze vennootschappen van publiek recht voor 2005 tot 1.083.721 duizend euro belooft, jaarlijks te indexeren conform de bepalingen van de bijlage 3 punt 1.

Dat bedrag omvat de personeelskosten van de Technische Steundienst voor 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 tezelfdertijd 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 Infrabel betaald in de vorm van voorschotten op basis van een voorlopig percentage van 65,95 % van het bedrag van basisallocatie 51.10.31.03.

Tegen 30 juni 2005 zal elke vennootschap haar rekeningen opmaken en ze tegen 30 september 2005 aan een volledige audit onderwerpen.

De N.M.B.S. Holding legt, in akkoord met Infrabel, tegen 15 december 2005 aan de Minister van Overheidsbedrijven de geauditeerde rekeningen van het eerste semester 2005 en het geconsolideerd bedrijfsplan 2006-2007 waarvan sprake in artikel 68 voor, samen met een voorstel voor een definitieve verdeelsleutel voor de jaren 2005, 2006 en 2007. Die verdeelsleutel mag afwijken van de voorlopige verdeelsleutel die gediend heeft voor de storting van de voorschotten. 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 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 overschrijft. 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 deze verdeelsleutels alsook de definitieve bedragen van de toelage aan Infrabel voor de jaren 2005, 2006 en 2007 opgenomen in het bijvoegsel bij dit beheerscontract dat voor 31 december 2005 moet worden gesloten.

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.

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.

Art. 58. Complémentairement à la dotation visée à l'article 57, 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 est à charge de l'Etat.

Pour les années 2007 à 2010, ce montant est estimé en euros 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. Infrabel s'engage à contribuer à la mise en œuvre de l'offre RER telle que décrite en annexe 4.

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 3, point 1.

Art. 59. Sans préjudice de l'article 52 des statuts et de l'article 616 du Code des sociétés, en cas de bénéfice, Infrabel affectera celui-ci en tenant compte des priorités suivantes :

— optimiser le niveau des redevances conformément aux dispositions de l'arrêté royal du 12 mars 2003 relatif aux conditions d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire;

— accélérer la réalisation du programme d'investissement;

— rationaliser ses processus d'exploitation.

— réduire sa dette ou constituer son fonds de roulement.

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

Art. 60. Dotation d'investissement.

Pour l'exercice 2005, les modalités de versement de la dotation aux investissements visée à l'article 48 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 d'Infrabel, 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 Infrabel sous forme d'avances suivant l'échéancier des versements de l'Etat fixé comme suit :

— 3,75 douzièmes le 10^e 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 Infrabel (3), est conditionné par l'article 65.

La justification de la part de ce montant qui est impartie à Infrabel se fait selon les procédures reprises aux articles 9 à 13 du présent contrat de gestion.

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 %.

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.

Art. 58. Ter aanvulling op de in artikel 58 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 van het rollend materieel ten laste is van de Staat.

Voor de jaren 2007 tot 2010 is de raming van dit bedrag in euro's 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. Infrabel verbindt zich ertoe bij te dragen tot de uitvoering van het GEN-aanbod zoals beschreven in bijlage 4.

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 3, punt 1.

Art. 59. Zonder afbreuk te doen aan artikel 52 van de statuten en het artikel 616 van het Wetboek van vennootschappen zal Infrabel, in geval van winst, deze toelagen bestemmen rekening houdend met volgende prioriteiten :

— optimalisatie van het niveau van de heffingen conform de bepalingen van het koninklijk besluit van 12 maart 2003 betreffende de voorwaarden voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur;

— bespoedigen van de uitvoering van het investeringsprogramma;

— rationalisatie van haar exploitatiemethoden;

— verminderen van haar schuld of aanleggen van haar bedrijfskapitaal.

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

Art. 60. Investeringsstoelage.

Voor het boekjaar 2005 passen de modaliteiten van storting van de in artikel 48 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 Infrabel 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 Infrabel in de vorm van voorschotten overeenkomstig het tijdschema van de stortingen van de Staat, dat als volgt is vastgelegd :

— 3,75 twaalfden op de 10de werkdag van 2005;

— vier schijven van 1 twaalfde op de 25e van de maand januari tot april 2005;

— 4 twaalfden op 8 mei 2005;

— 0,25 twaalfden waarvan de storting door de Staat, rechtstreeks aan Infrabel (3), voorwaardelijk gebonden is aan artikel 65.

Het gedeelte van dit bedrag dat aan Infrabel toekomt, wordt gerechtvaardigd volgens de procedures opgenomen onder artikelen 9 tot 13 van dit beheerscontract.

A partir de l'année 2006, les versements par l'Etat de la dotation annuelle aux investissements sont effectués auprès d'Infrabel 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'investissement globale à la S.N.C.B. Holding qui en reverse une partie à Infrabel sous forme d'avances dont question à l'article 48.

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 48.

Art. 61. Financement des investissements RER.

Infrabel justifie l'utilisation des moyens financiers mis à sa disposition pour ses propres investissements RER par l'extrait du rapport d'évaluation annuel sur l'exécution de son programme d'investissement 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 10.

Art. 62. Dotation d'exploitation.

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 par l'article 57 à la S.N.C.B. Holding qui en reverse une partie à Infrabel sous forme d'avances, pour 2005, selon les modalités déterminées à l'article 57 et, pour 2006, proportionnellement au business plan à remettre pour le 15 novembre 2005.

A défaut d'accord d'Infrabel sur le niveau définitif de la dotation d'exploitation pour le 1^{er} janvier 2006, les articles 18 et 19 sont suspendus jusqu'à l'obtention d'un tel accord.

En ce qui concerne les paiements à effectuer par l'Etat, l'échéancier des versements de l'Etat est 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^e 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 64;

Le crédit initial de l'année t est ajusté soit à la hausse, soit à la baisse, sur la base de l'indexation réelle dont question en annexe 3 point 1. 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 Infrabel.

Art. 63. Dotation d'exploitation RER.

À partir de 2007, la dotation d'exploitation pour la mise en exploitation du RER telle que prévue à l'article 58 est ajoutée à celle prévue à l'article 57. Les modalités de versement sont celles prévues aux articles 62 et 65.

Art. 64. Le versement du solde de la douzième tranche de la dotation d'investissement prévue à l'article 48 est conditionné par la transmission par Infrabel des éléments suivants à la DGTT :

— la clôture annuelle des comptes avec identification des dépenses d'investissement, 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 Infrabel 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.

Vanaf het jaar 2006 gebeuren de stortingen door de Staat van de jaarlijkse investeringstoelage aan Infrabel op de 25e van elke maand met maandelijksse provisies gelijk aan een twaalfde van het jaarlijkse 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 Infrabel doorstort in de vorm van voorschotten waarvan sprake in artikel 48.

In de loop van het jaar worden de maandelijksse, nog te storten provisies herberekend in functie van de eventuele aan de verdeling aangebrachte herzieningen zoals bepaald in artikel 48.

Art. 61. Financiering van de GEN-investeringen.

Infrabel rechtvaardigt het gebruik van de financiële middelen die haar ter beschikking worden gesteld voor haar eigen GEN-investeringen door het uittreksel van het jaarlijks evaluatieverslag over de uitvoering van haar investeringsprogramma van het jaar t dat overeenstemt met de rubrieken van het GEN zoals opgesteld op 30 april van het jaar t+1 krachtens artikel 10.

Art. 62. Exploitatietoelage.

Voor het dienstjaar 2005, en voor 2006 zolang het bijvoegsel bij het beheerscontract niet is goedgekeurd door de drie vennootschappen, stort de Staat de exploitatietoelage voorzien onder artikel 58, aan de N.M.B.S. Holding, dewelke een deel ervan doorstort aan Infrabel onder vorm van voorschotten. Voor 2005 gebeurt dit volgens de modaliteiten bepaald onder artikel 58 en voor 2006, in verhouding tot het business-plan voor te leggen tegen 15 november 2005.

Bij gebrek aan een akkoord van Infrabel over het definitieve niveau van de exploitatietoelage tegen 1 januari 2006, worden de artikelen 19 en 20 opgeschort tot een dergelijk akkoord wordt bereikt.

Wat de betalingen betreft die de Staat moet uitvoeren, is het tijdschema van de stortingen van de Staat als volgt 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 10e werkdag van januari van het volgende jaar;

— het saldo van de schijf van december wordt door de Staat gestort volgens de bepalingen van artikel 64;

Het oorspronkelijke krediet van het jaar t wordt aangepast naar boven of naar beneden, op basis van de werkelijke indexering waarvan sprake in bijlage 3 punt 1. 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 maandelijksse 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 Infrabel gestort door de Staat.

Art. 63. Exploitatietoelage GEN.

Vanaf 2007 wordt de exploitatietoelage voor de exploitatie van het GEN zoals voorzien in het artikel 59, gevoegd bij die van artikel 57. De stortingsmodaliteiten zijn die van de artikelen 62 en 65.

Art. 64. De storting van het saldo van de twaalfde schijf van de investeringstoelage voorzien in artikel 48, wordt geregeld door de overlegging door Infrabel aan het DGVL van de volgende elementen :

— de jaarlijkse afsluiting van de rekeningen met identificatie van de investeringsuitgaven, de schuldverdragen of schulden bij de Staat met betrekking tot de toelage voor investeringen van de Staat;

— alle documenten en inlichtingen, onder andere de rechtvaardigingen met betrekking tot de verschillen tussen de programmering en de verwezenlijking van de projecten, die Infrabel aan 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. 65. Le solde de la douzième tranche de la dotation d'exploitation de l'année t prévue à l'article 57 est versé dans les soixante jours à dater de l'approbation des comptes de l'année t par l'assemblée générale des actionnaires d'Infrabel.

Art. 66. Les modalités de paiement prévues aux articles 60 à 65 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. 67. Infrabel 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.

XIII. Plan d'entreprise.

Art. 68. 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 :

— 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 5;

— 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);

— 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, Infrabel 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 200 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;

Art. 65. Het saldo van de twaalfde schijf van de exploitatietoelage van het jaar t bedoeld in artikel 58, wordt gestort binnen de zestig dagen na goedkeuring van de rekeningen van het jaar t door de algemene vergadering van aandeelhouders van Infrabel.

Art. 66. De betalingsmodaliteiten van de artikelen 60 tot 65 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. 67. Infrabel houdt rekening met de stortingsmodaliteiten van de financiële compensaties en bijdragen van de Staat bij de uitwerking van haar budget, dat door de Raad van Bestuur moet worden goedgekeurd vóór 31 december van het voorgaande jaar.

XIII. Ondernemingsplan.

Art. 68. 1. 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 prestatie globala te vergroten.

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

3. 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 maand in 2008, te bepalen in het kader van de opstelling van het plan 2006-2007. Beide partijen zullen op dat ogenblik gezamenlijk oordelen of het neutraliseren van een exogeen gegeven opportuun is.

4. Deze maatregelen zullen betrekking hebben op :

— 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 het 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 5;

— de optimalisering van de organisatie van het werk en van de productiemiddelen alsook hun modernisering (bvb. CLI, nieuwe seinhuizen, modernisering van de onderhoudswerkplaatsen);

— 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 Infrabel 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 200 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 zaken 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;

- 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, Infrabel 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.

XIV. Relations avec le fonds de l'infrastructure ferroviaire.

Art. 69. Infrabel communique, pour information, à l'Etat, représenté par le Directeur général de la DGTT, une copie des dispositions contractuelles qu'elle conclut avec le F.I.F.

A l'égard des actifs transférés au Fond de l'Infrastructure Ferroviaire dont la gestion et la valorisation sont confiées à la S.A. Sopima, Infrabel contribue, en concertation avec la S.N.C.B. Holding, aux activités de :

- surveillance;
- entretien ordinaire;
- prise des mesures urgentes et/ou de sécurité nécessaires à l'égard notamment des circulations piétonne, routière et ferroviaire.

Par « entretien ordinaire », on entend l'entretien périodique tel que le fauchage, l'élagage des arbres, etc... ainsi que les petites réparations, c'est-à-dire celles dont le coût unitaire n'excède pas 1.250 euros.

Les responsabilités ci-dessus ne doivent pas être assurées vis-à-vis des actifs et parties d'actifs dont le FIF cesse d'être propriétaire.

Elles ne doivent pas être assurées ou ne doivent être que partiellement assurées vis-à-vis des actifs ou des parties d'actifs faisant l'objet d'une autorisation unilatérale ou conventionnelle d'occupation ou d'usage qui en met à charge du titulaire du droit d'occupation ou d'usage tout ou partie.

Infrabel exécute les obligations à sa charge décrites dans les annexes à l'arrêté royal comportant la liste des actifs transférés par la S.N.C.B. Holding au Fonds de l'Infrastructure Ferroviaire, relatives aux actifs dont la gestion et la valorisation sont confiées à la S.A. Sopima.

Les frais résultants de ces prestations sont facturés par Infrabel à la S.A. Sopima à prix coûtant.

XV Dispositions diverses.

Art. 70. Infrabel répond aux demandes de renseignements émanant du Ministre des Entreprises publiques et du Ministre de la Mobilité ainsi qu'aux demandes de la DGTT.

Dans le cadre du rôle d'appui qu'elle a à tenir vis-à-vis des commissaires du gouvernement, le président du Comité de Direction du SPF Mobilité et Transport reçoit en même temps que ces derniers les documents du conseil d'administration.

Art. 71. Infrabel donne libre accès à son domaine 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 mises au point par Infrabel.

L'accès aux installations, équipements et matériels tombant sous le champ d'application des conventions trilatérales Transmanche ainsi que l'accès aux lignes à grande vitesse sont toutefois réglés par un protocole particulier à conclure entre Infrabel et la DGTT pour le 31 décembre 2005.

— 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 N.V.'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 Infrabel een driemaandelijks financieel verslag op, dat de evoluties in de richting van de voornoemde financiële doelstelling aantoont. Zij bezorgt dit verslag aan N.M.B.S. Holding, die van 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.

XIV. Relaties met het fonds voor spoorweginfrastructuur.

Art. 69. Infrabel bezorgt ter informatie aan de Staat, vertegenwoordigd door de directeur-generaal van het DGVL, een kopie van de contractuele bepalingen die ze met het FSI afsluit.

Ten aanzien van de aan het Fonds voor Spoorweginfrastructuur overgedragen activa, waarvan het beheer en de valorisatie zijn toevertrouwd aan de N.V. Sopima, draagt Infrabel, in overleg met de N.M.B.S. Holding, bij tot de volgende activiteiten :

- de bewaking,
- het gewoon onderhoud,
- het nemen van dringende maatregelen en/of veiligheidsmaatregelen die meer bepaald noodzakelijk zijn voor het voetgangers-, weg- en spoorverkeer.

Onder « gewoon onderhoud » verstaat men het periodieke onderhoud zoals maaien, het snoeien van bomen enz. alsook kleine herstellingen, d.w.z. waarvan de eenheidskost niet meer bedraagt dan 1.250 euro.

De hiervoor beschreven verantwoordelijkheden moeten niet worden verzekerd ten overstaan van de activa en delen van activa waarvan het FSI niet langer eigenaar is.

Ze moeten niet of slechts deels worden verzekerd ten overstaan van activa of delen van activa waarvoor een eenzijdige of conventionele toestemming voor bezetting of gebruik geldt, die alles of een deel ervan ten laste legt van de houder van het bezettings- of gebruiksrecht.

Infrabel voert de haar ten laste gelegde verplichtingen uit zoals ze zijn beschreven in de bijlagen bij het koninklijk besluit met de lijst van de activa die door N.M.B.S. Holding worden overgedragen aan het Fonds voor Spoorweginfrastructuur, met betrekking tot de activa waarvan het beheer en de valorisatie zijn toevertrouwd aan N.V. Sopima.

De kosten die uit die prestaties voortvloeien, worden door Infrabel tegen kostprijs gefactureerd aan de N.V. Sopima.

XV Diverse bepalingen

Art. 70. Infrabel antwoordt op de vragen om inlichtingen van de Minister van Overheidsbedrijven en van de Minister van Mobiliteit alsook op de vragen van het DGVL.

In het kader van de ondersteunende rol die het vervult ten opzichte van de regeringscommissarissen, ontvangt de voorzitter van het Directiecomité van de FOD Mobiliteit en Vervoer tezelfdertijd als deze laatste de documenten van de raad van bestuur.

Art. 71. Infrabel geeft vrij toegang tot haar domein aan de degelijk gemandateerde ambtenaren en bedienden van het DGVL opdat zij er veiligheidscontroles kunnen uitvoeren en zich verzekeren van de goede uitvoering van de investeringen met betrekking tot de opdrachten van openbare dienst, overeenkomstig de door Infrabel uitgewerkte veiligheidsconsignes.

De toegang tot de installaties, uitrustingen en materieel binnen het toepassingsgebied van de trilaterale overeenkomsten met betrekking tot de Kanaaltunnel alsook de toegang tot de hogesnelheidslijnen worden geregeld door een bijzonder protocol dat tussen Infrabel en het DGVL wordt overeengekomen tegen 31 december 2005.

Art. 72. Dans le cadre des relations avec le Comité consultatif des usagers, Infrabel s'engage :

- à répondre dans des délais raisonnables aux avis émis par le Comité pour les matières relevant de ses compétences. La réponse doit être le plus complète possible et motivée surtout lorsque les mesures proposées par le Comité ne sont pas retenues;
- à communiquer les informations requises avant que des décisions définitives ne soient prises.

Art. 73. Le S.N.C.B.-Holding centralise les relations du groupe avec les médiateurs. 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 concertations entre les organes de gestions de la S.N.C.B. Holding et d'Infrabel 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. 74. En matière d'environnement et de développement durable, Infrabel prend, en conformité avec les législations et réglementations régionales, les mesures les plus adéquates.

A l'égard des riverains et des citoyens, Infrabel 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.

Infrabel s'inscrit et participe aux politiques des autorités publiques fédérales, régionales et locales relatives à l'environnement et au développement durable.

Plus particulièrement, Infrabel s'attache à réaliser les objectifs suivants :

- Au sujet de l'information des riverains

Lors de la réalisation de travaux, Infrabel s'engage à informer au préalable les riverains en clarifiant les conséquences prévisibles.

- Au sujet de la gestion des abords des infrastructures ferroviaires

Infrabel s'engage à conclure une convention confiant l'entretien des abords d'infrastructures ferroviaires à une association de protection de l'environnement dans le cadre d'une opération pilote. Cette opération pilote pourra déboucher sur l'extension de cette pratique à d'autres associations dès lors qu'une offre satisfaisante lui est proposée.

Dans le respect des législations régissant la gestion des espaces verts d'une part et la sécurité de circulation des trains d'autre part et en veillant que la ponctualité de la circulation ferrée soit en tout temps garantie, Infrabel s'engage à mener une gestion écologique des abords des infrastructures ferroviaires.

Infrabel utilisera également des méthodes respectueuses de l'environnement pour le désherbage des voies.

- Au sujet de la gestion des terrains historiquement pollués.

Dans le respect des législations régionales en la matière, dans le respect des accords passés avec les autorités compétentes et compte tenu des moyens disponibles Infrabel procède à la dépollution des terrains concernés.

- Au sujet de la gestion du bruit dû à la circulation ferroviaire.

Dans le cadre de la législation fédérale et régionale résultant de la transposition de la Directive 2002/49/CE relative à la gestion du bruit dans l'environnement et dans le respect des spécifications techniques d'interopérabilité en matière de bruit, Infrabel tiendra à disposition les informations relatives à la circulation des trains et à la composition de l'infrastructure ferroviaire.

Lors de l'extension de l'infrastructure ferroviaire, Infrabel prendra soin de choisir les concepts et matériaux permettant une réduction du bruit à la source conforme aux prescriptions des autorités compétentes en la matière.

Lors du renouvellement de l'infrastructure ferroviaire, Infrabel prendra soin de choisir les concepts et matériaux permettant une réduction maximale du bruit à la source, compatible avec les contraintes budgétaires, et en respectant le principe de BATNEEC.

- Au sujet de la consommation énergétique.

Art. 72. In het raam van de relaties met het Raadgevend Comité voor de Gebruikers, verbindt Infrabel zich ertoe :

- binnen redelijke termijnen te antwoorden op de adviezen van het Comité voor de zaken die tot haar bevoegdheid behoren. Het antwoord moet zo volledig mogelijk en vooral gemotiveerd zijn wanneer de door het Comité voorgestelde maatregelen niet worden weerhouden;
- de vereiste informatie te bezorgen voordat de definitieve beslissingen worden genomen.

Art. 73. De N.M.B.S. Holding centraliseert de relaties van de groep met de ombudsmannen. Aangezien de Ombudsdienst wordt beschouwd als een instelling van beroep, die zich niet in de plaats kan stellen van de eigen diensten van de vennootschappen van publiek recht die belast zijn met de klachten van de klanten, zal de N.M.B.S. Holding in dat kader de praktische modaliteiten organiseren inzake rapportering en overleg tussen de beheersorganen van de N.M.B.S. Holding en Infrabel en de Ombudsdienst.

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

Art. 74. Met betrekking tot milieu en duurzame ontwikkeling neemt Infrabel, conform de gewestelijke wetgevingen en reglementeringen, de meest geschikte maatregelen.

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

Infrabel sluit zich aan bij en neemt deel aan de beleidsvoering van de federale, gewestelijke en lokale overheden inzake het milieu en de duurzame ontwikkeling.

In het bijzonder zal Infrabel volgende doelstellingen verwezenlijken :

- Met betrekking tot de informatie aan de omwonenden

Bij de uitvoering van de werken verbindt Infrabel zich ertoe om vooraf de omwonenden te informeren door de voorzienbare gevolgen te verduidelijken.

- Met betrekking tot het beheer van de directe omgeving van de spoorweginfrastructuur

Infrabel verbindt zich ertoe een overeenkomst af te sluiten waarbij het onderhoud van de directe omgeving van de spoorweginfrastructuur in het kader van een pilootoperatie wordt toevertrouwd aan een vereniging voor milieubescherming. Die pilootoperatie kan ertoe leiden dat deze praktijk wordt uitgebreid tot andere verenigingen zodra ze een bevredigend aanbod krijgt.

Infrabel verbindt zich ertoe om een ecologisch beleid te voeren voor de directe omgeving van de spoorweginfrastructuren, volgens de wetgevingen betreffende het beheer van groene ruimten enerzijds en de veiligheid van het treinverkeer anderzijds, waarbij erover gewaakt wordt dat de stiptheid van het spoorverkeer te allen tijde gewaarborgd is.

Infrabel zal tevens milieuvriendelijke methoden aanwenden voor de onkruidbestrijding in de sporen.

- Met betrekking tot het beheer van historisch vervuilde terreinen.

Ingevolge de geldende gewestelijke wetgevingen, ingevolge de akkoorden tussen de bevoegde autoriteiten en rekening houdend met de beschikbare middelen, gaat Infrabel over tot de sanering van de betrokken terreinen.

- Met betrekking tot het beheer van de geluidshinder ingevolge het spoorverkeer.

In het raam van de federale en de gewestelijke wetgeving als gevolg van de omzetting van de Richtlijn 2002/49/CE betreffende het beheer van de geluidshinder in het milieu en ingevolge de technische specificaties interoperabiliteit inzake lawaai, zal Infrabel de informatie aangaande het treinverkeer en de samenstelling van de spoorweginfrastructuur ter beschikking houden.

Bij de uitbreiding van de spoorweginfrastructuur zal Infrabel ervoor zorgen concepten en materialen te kiezen die het lawaai aan de bron verminderen conform de voorschriften van de op dat stuk bevoegde overheden.

Bij de vernieuwing van de spoorweginfrastructuur, zal Infrabel ervoor zorgen de concepten en de materialen te kiezen die het lawaai maximaal aan de bron verminderen, in overeenstemming met de budgettaire eisen en met inachtneming van het principe BATNEEC.

- Met betrekking tot energieverbruik.

Dans le cadre de ses compétences et à la demande des entreprises ferroviaires clientes et des constructeurs de matériel ferroviaire, Infrabel collaborera aux recherches et études visant à déterminer les modalités de circulation ferroviaire énergétiquement les plus efficaces.

Infrabel s'engage à organiser dans le courant de l'année 2005 une consultation du marché lors de laquelle il sera demandé aux nouveaux acteurs sur le marché de la production d'électricité de créer de la capacité via une centrale thermique de co-génération.

Le constructeur d'une nouvelle centrale aura le droit de fournir de l'électricité pendant une période prolongée à Infrabel et à d'autres clients qu'il recherchera lui-même.

Infrabel fera 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.

— Au sujet du développement durable.

Infrabel participe activement à la commission d'accompagnement Environnement mise en place au niveau de la S.N.C.B. Holding et décrite dans son contrat de gestion.

Art. 75. Intermodalité.

Dans toutes les politiques de transport efficaces, l'intermodalité complète les services d'intérêt général au service des citoyens. En particulier, dans le domaine du transport de passagers, les 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, Infrabel développe les infrastructures ferroviaires qui lui ont été attribuées, pour assurer les meilleures conditions d'utilisation du mode ferroviaire en complémentarité avec les autres modes.

Infrabel s'inscrit dans la réalisation d'une politique de mobilité durable, en concertation avec la S.N.C.B. Holding, les entreprises ferroviaires, et, en ce qui concerne le transport national de passagers, la S.N.C.B. en particulier, et les autres partenaires concernés.

En ce qui concerne les voyageurs, il s'agit, en particulier, de :

— développer un accès aisé aux quais, ainsi qu'une marche sûre sur les quais;

— offrir les moyens adéquats pour l'utilisation optimale de ses infrastructures (information sur la circulation des trains et équipement de communication de celles-ci).

En ce qui concerne les marchandises et les voyageurs, il s'agit, en particulier, de :

— spécialiser et équiper progressivement le réseau ferroviaire pour garantir la fluidité optimale du transport (voies réservées, voies de garage de longueur adéquate, ...).

En ce qui concerne les marchandises, il s'agit, en particulier, de :

— moderniser et/ou renouveler les lignes ferroviaires aux gabarits aptes à transporter tous les types d'unités intermodales (UTI) en application des accords AGC-AGTC conclus au sein de la Commission économique des Nations Unies;

— choisir et développer, de manière propre ou en partenariat (public ou privé), des espaces de traitement des marchandises favorables au transfert vers le rail tout en utilisant la route pour les parcours le plus réduits.

— mettre au point une politique de raccordement justifiée sur le plan socio-économique, favorisant l'établissement d'entreprises aux abords des installations ferroviaires existantes ou à prévoir, en préservant les intérêts financiers.

Infrabel transmet à la DGTT, chaque année avant le 30 avril, une information détaillée relative à son action en matière d'intermodalité au cours de l'exercice précédent.

Art. 76. Rapport annuel relatif à l'exécution des missions de service public.

Le rapport annuel rédigé par Infrabel concernant la manière dont Infrabel a accompli ses missions de service public conformément à l'article 213, § 5, de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques, comprend notamment :

1. une description des efforts consentis sur le plan :

— de l'utilisation de la capacité (maillage du réseau et trafic);

In het raam van haar bekwaamheden en op verzoek van de klantspoorwegondernemingen en de constructeurs van spoorwegmaterieel, zal Infrabel meewerken aan de studies en onderzoeken om inzake energie de meest efficiënte modaliteiten voor het spoorverkeer te bepalen.

Infrabel verbindt zich ertoe een marktstudie te organiseren in de loop van 2005 waarbij aan nieuwe spelers op de markt van de elektriciteitsproductie gevraagd wordt capaciteit te creëren via een warmtekrachtcentrale.

De bouwer van een nieuwe centrale zal het recht krijgen om voor een lange periode elektriciteit te leveren aan Infrabel en aan andere klanten die hij zelf zoekt.

Infrabel zal alle mogelijke inspanningen leveren om energie te besparen en overleg plegen met de N.V. Fedesco om in dit verband gemeenschappelijke acties te kunnen opstarten.

— Met betrekking tot duurzame ontwikkeling.

Infrabel neemt actief deel aan de commissie milieubegeleiding die op het niveau van de N.M.B.S. Holding wordt opgericht en in haar beheerscontract is beschreven.

Art. 75. Intermodaliteit.

In elk efficiënt vervoerbeleid vult de intermodaliteit de diensten aan van algemeen belang voor de burgers. In het bijzonder in het domein van reizigersvervoer, kunnen aanzienlijke verbeteringen worden gerealiseerd om de vervoersvoorwaarden en de modale aansluitingen te vergemakkelijken. In het kader van dit intermodaliteitsbeleid tussen de verschillende vervoerssystemen ontwikkelt Infrabel de spoorweginfrastructuur die haar werd toegewezen, om de beste gebruiksvoorwaarden voor het spoor als vervoerswijze te bewerkstelligen in complementariteit met de andere vervoersmodi.

Infrabel sluit zich aan bij de realisatie van een duurzaam mobiliteitsbeleid, in overleg met N.M.B.S. Holding, de spoorwegondernemingen en, wat het nationaal reizigersvervoer betreft, de N.M.B.S. in het bijzonder, en de andere betrokken partners.

Wat de reizigers betreft, gaat het er in het bijzonder om :

— een vlotte toegang tot de perrons alsook veilig verkeer op de perrons uit te bouwen;

— de passende middelen te bieden voor het optimale gebruik van haar infrastructuur (informatie over het treinverkeer en communicatie-uitrusting).

Wat de goederen en de reizigers betreft, gaat het er in het bijzonder om :

— het spoornet geleidelijk te specialiseren en uit te rusten om een optimale vervoerstroom te waarborgen (voorbehouden sporen, voldoende lange wijksporen, ...).

Wat de goederen betreft, gaat het er in het bijzonder om :

— de spoorlijnen te moderniseren en/of te vernieuwen met passende profielen voor het vervoer van alle types van intermodale eenheden (ITU - Intermodal Transport Unit) conform de AGC-AGTC-akkoorden die in de Economische Commissie van de Verenigde Naties werden afgesloten;

— zelf of in partnerschap (overheid of privé) de ruimten te kiezen en te ontwikkelen voor de behandeling van de goederen die voor overslag naar het spoor in aanmerking komen, gebruik makend van de weg voor kortere ritten.

— een aansluitingsbeleid uit te werken dat gerechtvaardigd is op sociaal-economisch vlak, waarbij de voorkeur gaat naar de vestiging van ondernemingen aan de rand van bestaande of geplande spoorweginstallaties, met behoud van de financiële belangen.

Ieder jaar, vóór 30 april, legt Infrabel aan het DGVL gedetailleerde informatie voor over de acties die ze in de loop van het vorige dienstjaar nam aangaande intermodaliteit.

Art. 76. Jaarverslag over de uitvoering van de opdrachten van openbare dienst

Het jaarlijks verslag dat Infrabel opstelt omtrent de wijze waarop Infrabel haar opdrachten van openbare dienst heeft vervuld, overeenkomstig artikel 213, § 5, van de wet van 21 maart 1991 houdende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven bevat onder meer :

1. Een beschrijving van de inspanningen geleverd op het vlak van :

— gebruik van de capaciteit (dichtheid van het net en verkeer);

- de l'extension de la capacité;
- de la modernisation des voies;
- de l'augmentation de la vitesse;
- de la modernisation des installations de distribution de l'énergie électrique;
- de la modernisation de la signalisation;
- de l'amélioration de la sécurité aux passages à niveau;
- de la sécurité du personnel et des clients;
- du respect des objectifs du plan d'entreprise;
- de la description de l'exécution des fonctions essentielles.

2. 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).

XVI. Suivi et exécution du contrat de gestion.

Art. 77. Infrabel présente à l'Etat, représenté par la DGTT l'ensemble des statistiques dont la liste figure à l'annexe 6, permettant d'assurer un suivi de l'évolution des prestations d'Infrabel dans le cadre de l'exécution du présent contrat de gestion.

L'annexe 7 présente la liste des informations, rapports et documents que doit fournir Infrabel, en application des dispositions du présent contrat de gestion.

Art. 78. Au moins une fois par an, un groupe de travail, composé d'un représentant des Ministres concernés, de représentants de la DGTT et de représentants d'Infrabel se réunit afin d'évaluer le suivi du contrat de gestion. La première réunion est fixée à fin octobre 2005.

XVII. Clauses de sauvegarde.

Art. 79. Si, au terme d'un exercice, Infrabel n'atteint pas l'un des 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, sans préjudice du mécanisme de variabilité qui sera défini dans l'avenant prévu à l'article 57.

Art. 80. 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. Infrabel 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^{er} sera 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, Infrabel n'est tenue au respect des délais de présentation d'un nouveau plan annuel d'investissement 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, Infrabel dispose d'un délai de deux mois pour présenter son plan annuel adapté.

(1) Voir note de politique générale du 26 novembre 2004 – document parlementaire 51 – 1371/027 — Chambre — Session 2004-2005.

(2) 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.

(3) 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.

- uitbreiding van de capaciteit;
- modernisering van de sporen;
- verhoging van de snelheid;
- modernisering van de installaties voor de distributie van elektrische energie;
- modernisering van de seininrichting;
- verbetering van de veiligheid aan de overwegen;
- veiligheid van personeel en klanten;
- naleving van de doelstellingen van het ondernemingsplan;
- beschrijving van de uitvoering van de essentiële functies.

2. 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).

XVI. Opvolging en uitvoering van het beheerscontract.

Art. 77. Infrabel legt aan de Staat, vertegenwoordigd door het DGVL, alle statistieken voor waarvan de lijst voorkomt in bijlage 6, waarmee de evolutie van de prestaties van Infrabel kan worden gevolgd in het raam van de uitvoering van dit beheerscontract.

Bijlage 7 geeft de lijst van de informatie, verslagen en documenten die Infrabel moet leveren overeenkomstig de bepalingen van dit beheerscontract.

Art. 78. Ten minste een keer per jaar komt een werkgroep, samengesteld uit een vertegenwoordiger van de betrokken Ministers, vertegenwoordigers van het DGVL en vertegenwoordigers van Infrabel samen om de opvolging van de beheerscontracten te evalueren. De eerste vergadering is gepland voor eind oktober 2005.

XVII. Vrijwaringsclausules.

Art. 79. Wanneer op het einde van een boekjaar Infrabel een van 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, onverminderd het variabiliteitsmechanisme dat zal worden vastgelegd in het bijvoegsel voorzien bij artikel 57.

Art. 80. 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. Infrabel 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 eerste alinea, worden bekrachtigd in een bijvoegsel bij dit beheerscontract.

Ingeval die gebeurtenissen of beslissingen wijzigingen teweegbrengen in de bedragen van de investeringstoelage van het jaar t, zal Infrabel 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 Infrabel over een termijn van twee maanden om haar aangepast jaarplan voor te stellen.

(1) Zie nota van algemeen beleid d.d. 26 november 2004 – parlementair document 51 – 1371/027 — Kamer — Zitting 2004-2005.

(2) 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.

(3) of via de N.M.B.S. Holding als het bijvoegsel bij dit contract nog niet afgesloten is op de vervaldatum van de betaling.