

## SERVICE PUBLIC FEDERAL MOBILITE ET TRANSPORTS

F. 2005 — 2382 (2005 — 2080)

[2005/14145]

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

Au *Moniteur belge* du 31 août 2005, 2<sup>e</sup> édition, page 38011, ajouter les annexes au Contrat de gestion entre l'Etat et la société anonyme de droit public « Infrabel » :

DOCUMENT CA 2003/265-1 adapté  
(suite document CA 2004/53 du 19 mars 2004)

## FEDERALE OVERHEIDSDIENST MOBILITEIT EN VERVOER

N. 2005 — 2382 (2005 — 2080)

[2005/14145]

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

In het *Belgisch Staatsblad* van 31 augustus 2005, tweede uitgave, bladzijde 38011, de bijlagen aan het Beheerscontract tussen de Staat en de naamloze vennootschap van publiek recht « Infrabel » toevoegen :

C.A. 28 novembre 2003

Service Staff Stratégie et Développement

## PLAN D'INVESTISSEMENTS 2004 - 2007

## 1. Rétroactes - Plan 2001-2012.

A la suite de la décision du Conseil des Ministres du 14 juillet 2001, la SNCB a finalisé un plan pluriannuel d'investissements couvrant la période 2001-2012.

Pour rappel, les composantes de ce plan d'investissement étaient les suivantes :

Mia € 2001	Plan 2001-2012
Maintien de capacité	3,692
Extension de capacité dont	6,082
- Extensions classiques	4,303
- Extension RER	1,556
- Marge pour extensions complémentaires	0,222
Matériel roulant	3,996
Accueil voyageurs	0,612
Matériel de production	0,874
TGV	2,477
TOTAL	17,733 Mia €

Compte tenu des décisions intervenues au Conseil des Ministres du 17 octobre 2001, les moyens financiers nécessaires à l'exécution de ce plan d'investissement avaient été déterminés de la manière suivante :

Mia € 2001	Financement
Fonds propres	1,745
Financière TGV	1,694
Financement SPF classique	10,084
Fonds RER	1,612
Europe	0,085
Total financement	15,220
Solde à financer	2,513
TOTAL GENERAL	17,733

La description précise des projets d'investissements composant ce plan figure dans le document CA 2002/95 du 29 mars 2002.

## 2. Accord de coopération

L'accord de coopération conclu entre l'Etat, la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale relatif au plan d'investissement pluriannuel 2001-2012 de la SNCB se trouve dans le document CA 2002/95 précité.

En synthèse, cet accord de coopération :

1. Consacre les accords intervenus entre l'Etat Fédéral et les Régions quant à la nature des projets d'investissements et quant à la répartition régionale des investissements localisables, certains projets et/ou partie de projets échappant à la clé de répartition compte tenu de leurs spécificités : projet d'intérêt national (diabolo), projets transrégionaux (L. 161 et 124) et projets transnationaux et internationaux (L. 162).

On se reportera à l'annexe à l'accord de coopération pour plus de détails.

2. Prévoit la mise en place d'un comité Exécutif des Ministres de la Mobilité (CEMM) notamment chargé du suivi de la mise en œuvre du plan d'investissement.
3. Prévoit des engagements réciproques des 3 régions quant aux procédures à mener pour l'obtention des autorisations requises pour l'exécution de certains projets d'investissements.
4. Prévoit des mécanismes de pré et cofinancement de certains projets d'investissements par les régions.
3. Adaptation du plan 2001-2012

Compte tenu des moyens financiers prévus par les pouvoirs publics, la réalisation du plan 2001-2012 tel qu'initialement proposé implique une contribution de la SNCB de l'ordre de 4,2 Mia € (fonds propres + solde à financer), soit en moyenne 350 Mio €/an, ce qui est impossible compte tenu de la situation financière de la Société.

C'est la raison pour laquelle, la SNCB a proposé une adaptation de ce plan, adaptation qui intègre à la fois une réévaluation des besoins initiaux compte tenu des contraintes financières et une actualisation de ces besoins en fonction des orientations du plan d'entreprise.

4. Plan 2004-2007

Suite à la demande de l'autorité de tutelle, la SNCB a procédé à l'adaptation du plan initial 2001-2012 pour la période 2004-2007.

La logique suivie par la SNCB pour élaborer ce plan est la suivante :

- détermination des investissements directement liés à l'exécution du plan d'entreprise :
    - investissements TGV (achèvement fin 2006)
    - investissements en matériel roulant : Voitures M 6 pour trafic intérieur  
Locomotives pour B-Cargo  
Rames TGV
    - investissements de rationalisation (cabines de signalisation, ateliers)
    - investissements en matière de sécurité (ETCS, GSMR)
  - détermination des investissements de maintien et de modernisation :
    - maintien de capacité
    - accueil des voyageurs
    - outils de production (informatique, ateliers, etc.)
  - programmation des investissements RER compte tenu de l'évolution attendue des procédures et des prévisions en matière de phasage des travaux
  - déduction de l'enveloppe disponible pour les extensions de capacité compte tenu des crédits SPF disponibles et dans le respect de la clé 60/40 (à l'exception des investissements délocalisés)
  - limitation des investissements sur fonds propres compte tenu de la situation financière de la Société
5. Préfinancement

Compte tenu des moyens financiers disponibles sur cette période 2004-2007, il est apparu que l'enveloppe disponible pour les extensions de capacité classique ne permettait pas de débiter avant 2007 les grands projets prévus dans le plan 2001-2012 initial, dont notamment

- les investissements dans les zones portuaires de Zeebrugge et d'Anvers
- les investissements de modernisation des grands axes voyageurs
- les investissements relatifs aux nouvelles infrastructures en wallonie.

C'est sur base de cette constatation qu'un accord est intervenu entre le Gouvernement fédéral et les Gouvernements régionaux qui prévoit la possibilité pour les Régions de préfinancer un certain nombre de projets compte tenu des priorités qu'elles ont formulées.

En vertu de cet accord, les projets préfinancés concerneraient :

- le diabolo;
- le Liefkenshoektunnel;
- les installations ferroviaires de Zeebrugge;
- des projets wallons (ligne 130 et Bruxelles-Luxembourg notamment);
- des projets à Bruxelles.

La notification approuvée par le Comité de Concertation Etat fédéral/Régions se trouve en annexe 10.

6. Présentation générale du plan 2004-2007

En ce qui concerne les sources de financement, les hypothèses suivantes ont été retenues pour l'élaboration de ce plan :

- Crédits SPF : estimés dans le cadre du mécanisme prévu (+ 1 % et + 25 Mio €/an)
- Fonds RER : libérés en fonction de la programmation physique des travaux
- Financière TGV : libérés en fonction de la programmation physique des travaux
- Fonds propres : limités au minimum compte tenu de la situation financière de la SNCB

Le tableau ci-dessous donne une synthèse des différentes composantes du plan 2004-2007 et fournit une première comparaison avec ce que prévoyait le plan initial sur la même période.

Mio € 2004	2004-2007 plan 2001-2012	2004-2007 nouveau
Maintien de capacité	1.367	1.206
Extension de capacité	2.033	1.315
dont		
- Extensions classiques (hors préfinancement)	1.236	703
- Extension RER	707	612
- Marge pour extensions complémentaires	90	0
Matériel roulant	1.694	944
Accueil voyageurs	206	379
Matériel de production	319	573
TGV	1.009	1.324
Enveloppe optionnelle 2004 (1)		50
TOTAL Budget	6.627	5.792
Préfinancement	0	624
TOTAL Physique (budget + préfinancement - remboursement)	6.627	6.289

(1) Compte tenu de l'absence de garantie pour le versement de la contribution SFP prévue pour 2004 (50 Mio €), il a été décidé de maintenir une enveloppe optionnelle correspondante constituée pour 35 Mio € d'une réserve pour 2005 et pour 15 Mio € de projets physiques qui sont détaillés dans le projet de budget pour 2004.

Les moyens de financement pour couvrir ce budget de 5.792 Mio € se répartissent de la manière suivante :

- SPF : 3.513 Mio €
- RER : 716 Mio €
- Fonds propres : 565 Mio €
- Financière TGV : 998 Mio €

En première analyse, on peut formuler les commentaires suivants :

- Hors préfinancement, le montant global 2004-2007 est inférieur de 13 % par rapport au plan initial 2001-2012. Ce pourcentage retombe à 5 % si on incorpore le préfinancement.
- Le maintien de capacité est diminué de 12 %.
- La réduction est sensible au niveau du matériel roulant : - 44 %.
- Les augmentations sont de l'ordre de 80 % pour l'accueil des voyageurs et le matériel de production et sont notamment dues aux orientations retenues dans le cadre du plan d'entreprise.
- L'augmentation pour le projet TGV est de l'ordre de 30 %; elle essentiellement due à un retard dans la mise en œuvre des travaux financés par la FIN TGV (tronçons frontaliers vers l'Allemagne et les Pays-Bas).

Ces diverses rubriques sont commentées plus en détail dans les paragraphes qui suivent sur base des annexes suivantes :

- annexe 1<sup>re</sup> : Tableau général 2004-2007 et comparaison avec 2001-2012
- annexe 2 : Maintien de capacité
- annexe 3 : Accueil voyageurs
- annexe 4 : Extensions de capacité classiques
- annexe 5 : RER
- annexe 6 : Matériel roulant
- annexe 7 : Outils de production
- annexe 8 : TGV
- annexe 9 : Répartition régionale

#### 7. Analyse détaillée du plan 2004-2007.

##### 7.1. Maintien de capacité – Annexe 2.

a) Les investissements de maintien de capacité recouvrent les projets suivants :

- travaux de voie
- ouvrages d'art
- installations électriques haute et basse tension
- passages à niveau
- signalisation (concentration cabine notamment)
- installations de sécurité et de téléphonie
- ETCS
- projets liés au TGV (3<sup>e</sup> et 5<sup>e</sup> colonne)

b) Les investissements de maintien de capacité s'élèvent globalement à 1,2 Mia € sur la période 2004-2007, ce qui représente en moyenne 300 Mio €/an. Ce budget représente

- une réduction de + 12 % par rapport au plan 2001-2012
- une augmentation de + 10 % par rapport au budget initial 2003
- une augmentation de + 5 % par rapport à l'amendement au budget 2003

- c) Cette réduction par rapport aux prévisions initiales du plan 2001-2012 n'affecte pas les installations de sécurité et s'inscrit dans les objectifs d'optimisation de la politique d'entretien prévus dans le plan d'entreprise :
- expertise renforcée
  - adaptation de la politique d'entretien et de renouvellement aux sollicitations réelles
  - utilisation des nouvelles technologies
  - amélioration de l'outillage.
- d) Cette enveloppe moyenne annuelle de 300 Mio € peut être décomposée de la manière suivante :
- ± 30 % pour les travaux de voie
  - ± 20 % pour la signalisation (concentration cabine)
  - ± 10 % pour les ouvrages d'art
  - ± 15 % pour les PN, la téléphonie et les installations de sécurité
  - ± 10 % pour les travaux connexes au TGV
  - ± 10 % pour les installations haute et basse tension
  - ± 5 % pour le développement de l'ETCS

### 7.2. Accueil voyageurs – Annexe 3.

- a) Le montant global pour la période 2004-2007 s'élève à 373 Mio € ce qui représente une augmentation de 167 Mio € par rapport au plan 2001-2012 initial, soit + 81 %.
- b) Cette enveloppe se compose de la manière suivante :
- 261 Mio € pour les « grands projets » soit + 80 Mio € ou + 44 %
  - 112 Mio € pour les autres projets soit + 86 Mio € + 344 %

La notion de « grands projets » est considérée au sens large : il s'agit en réalité de projets clairement identifiés pour les gares importantes.

La notion « autres projets » recouvre des investissements relatifs au rehaussement de quais, aux rénovations diverses, aux parkings, etc .....

- c) Par ailleurs une enveloppe de 5,8 Mio € est prévue en 2004 pour effectuer des travaux visant à créer une identité propre à l'opérateur ferroviaire voyageurs. Le problème des budgets à prévoir en 2005, 2006 et 2007 pour cette enveloppe spécifique devra être abordé lors des discussions relatives à la mise en œuvre des nouvelles structures et au partage des responsabilités en matière d'investissements.
- d) Deux projets font l'objet d'un préfinancement à partir de 2005 : ceux des gares de Mons et Charleroi.

#### Commentaire

L'augmentation des budgets relatifs à l'accueil des voyageurs s'inscrit dans la logique globale du plan d'entreprise.

Le plan d'entreprise de la SNCB vise en effet à offrir à la clientèle un service de qualité basé sur la fréquence, le confort, la vitesse, la fiabilité et la sécurité. L'accueil dans les gares – point de rencontre entre la SNCB et sa clientèle – est une composante essentielle de ce service de qualité. La SNCB a donc entrepris un vaste programme de rénovation et de modernisation des gares qu'elle compte amplifier à l'occasion de la mise en œuvre de son plan d'entreprise.

Quelques chiffres donnent un aperçu général de l'état des gares et de l'importance de celles-ci dans le trafic ferroviaire :

- 33 % datent d'avant 1900
- 15 % ont été construites entre 1900 et 1920
- 11 % entre 1920 et 1940
- 28 % entre 1940 et 1980
- seulement 13% des gares ont moins de 20 ans

Quant au trafic, sur les 260 gares en service, les 80 plus importantes assurent 80 % du trafic, les 15 premières en assurent à elles seules 50 %.

C'est sur base de ces 2 paramètres essentiels que la SNCB propose de répartir les moyens disponibles à la modernisation de l'accueil à la clientèle dans les gares et dans le périmètre intermodal de celles-ci comme précisé ci-avant.

### 7.3. Extension de capacité classique – Annexe 4.

- Le budget affecté aux extensions de capacité classiques sur la période 2004 - 2007 s'élève à 704 Mio €, soit approximativement la moitié de ce qui était initialement prévu dans le plan 2001 - 2012 sur cette période, à savoir 1.326 Mio €.
- Compte tenu des moyens financiers prévus dans le plan 2001 - 2012, il apparaît que tous les projets d'extension de capacité envisagés dans le cadre de ce plan ne pourraient être réalisés qu'à l'échéance 2015 - 2016.
- Préfinancement

Compte tenu de ces éléments, le Gouvernement fédéral a conclu un accord avec les Régions afin de permettre le préfinancement par ces dernières des projets d'extension de capacité qu'elles considèrent comme prioritaires. Les projets qui à ce jour sont susceptibles de faire l'objet d'un préfinancement sont les suivants :

- > Le Liefkenshoektunnel
- > Le diablo
- > Les installations du port de Zeebrugge
- > La ligne 130 entre Namur et Charleroi
- > La ligne 161/162 entre Bruxelles et Luxembourg

Le préfinancement de ces projets n'est envisagé qu'à partir de 2005 (1).

- Compte tenu de ce préfinancement, le programme physique des investissements d'extension de capacité se chiffre à 1.172 Mio € :

budget	704 Mio €
+ préfinancement	588 Mio €
remboursement	<u>120 Mio €</u>
	1.172 Mio €

- En synthèse, l'ensemble de ces projets d'extension de capacité peuvent se décomposer selon les 3 catégories suivantes :
  - Projets en cours ou à démarrer à court terme : 124 Mio €
- Il s'agit notamment des projets relatifs à la traversée de Namur, aux installations de Genk Goederen, à la courbe L 35 / 36, etc..
- Les montants correspondants sont supérieurs à ce qui était prévu dans le plan 2001 – 2012, soit 57 Mio €, suite au retard de leur mise en œuvre.
- En règle générale, ces projets seront achevés en 2007
  - Projets à moyen et long terme : 460 Mio €
- il s'agit de projets de moyenne importance en terme budgétaire (L.21, L.58, Duffel, L.24, etc) et des projets plus importants à réaliser sur le moyen et long terme (GSMR, 2<sup>e</sup> accès au port d'Anvers, lignes nouvelles en Wallonie ou équivalent, L. 50 A, Gent St Pieters, L.51A, développement Linker Oever, etc)
- Les montants correspondants sont légèrement inférieurs à ceux prévus initialement dans le plan 2001-2012 sauf en ce qui concerne le 2<sup>e</sup> accès au port d'Anvers (- 225 Mio €) et les lignes nouvelles en Wallonie ou équivalent (- 155 Mio €).
  - Projets préfinancés (2) : Budget : 120 Mio €  
Physique : 588 Mio €
- il s'agit des projets dont question précédemment dont les échéances de mise en service peuvent être estimées à l'horizon 2009 pour le Liefkenshoekttunnel
  - 2010 pour le diablo
  - 2009 pour Zeebrugge
  - 2010 pour la ligne 130
  - 2010 pour la ligne 161-162
- Remarque complémentaire concernant la ligne 161 / 162

Les investissements d'extension de capacité budgétés (via préfinancement) sur l'axe Bruxelles – Luxembourg correspondent à ceux prévus dans le plan initial de la SNCB qui visait à réduire les temps de parcours sur cet axe. Concrètement, ils permettent de relever les vitesses d'entrée et de sortie des gares de Gembloux, Ciney et Jemelle.

Les investissements complémentaires qui permettent de relever la vitesse à 160 km/h conformément au projet initial de la SNCB concernent essentiellement des travaux de renouvellement de voie avec élargissement éventuel de l'entrevoie et rehaussement du plan de roulement ainsi que la rectification de certaines courbes au sud de Namur.

La SNCB doit examiner dans quelle mesure ces investissements sont compatibles avec le projet EuroCap-Rail, projet dont elle étudie la faisabilité sur les plans techniques et financiers.

En tout état de cause, si le projet EuroCap-Rail est retenu, il conviendra de redéfinir certains projets au sein de l'enveloppe en région wallonne.

- Impact du préfinancement au-delà de 2007

Le préfinancement permet d'accélérer la mise en œuvre des projets correspondants mais il n'est évidemment pas sans conséquence sur les marges qui seront disponibles pour réaliser d'autres projets au-delà de 2007.

Cet impact dépendra des modalités de remboursement des annuités du capital qui doivent encore être discutées avec les pouvoirs régionaux, mais le tableau ci-dessous peut déjà donner une idée des sommes qui devront faire l'objet d'un remboursement

	2004-2007	Au-delà de 2007
Préfinancement	588 Mio €	705
Remboursement des annuités du capital	120 Mio €	1.173

En tout état de cause, la SNCB ne s'engagera dans la mise en œuvre des travaux correspondants à ces projets préfinancés que lorsque des accords fermes existeront avec les Régions sur ce préfinancement et ses modalités de mise en œuvre.

#### 7.4. RER – Annexe 5.

Les budgets prévus pour les différents tronçons du projet RER sont détaillés en annexe 4.

- En ce qui concerne les extensions de capacité prévues entre Bruxelles et Ottignies, Bruxelles et Nivelles et Bruxelles et Denderleeuw, les demandes des autorisations nécessaires ont été introduites par la SNCB dans les délais prévus par l'accord de coopération relatif au plan 2001-2012.

Les procédures sont toujours en cours et les permis de bâtir devraient être délivrés au cours du 2<sup>ème</sup> semestre 2004 de manière telle que les travaux puissent débuter en 2005.

- En ce qui concerne le tronçon Watermael – Schuman – Josaphat, les premiers travaux relatifs au tronçon à ciel ouvert pourraient être entamés début 2004. Par contre, pour ce qui est du tunnel Schuman – Josaphat, un recours a été introduit suite à la délivrance du permis et les travaux ne pourront débuter avant 2005. On peut estimer que le projet enregistre un retard de l'ordre de 2 ans compte tenu notamment de l'évolution des procédures.
- En ce qui concerne la courbe de Nossegem, son achèvement est prévu fin 2005.

## 7.5. Matériel roulant – Annexe 6.

Un montant de 944 Mio € est budgété pour l'acquisition et la modernisation du matériel roulant dont le détail figure en annexe 5.

En synthèse, les orientations suivantes ont été retenues :

- 141 Mio € pour l'acquisition de 8 rames 220 km/h entre 2004 et 2007 pour assurer les relations :
  - \* Bruxelles – Anvers – Breda
  - \* Bruxelles – Amsterdam
- 123 Mio € pour l'acquisition de 110 voitures M6 complémentaires de 2004 à 2006
- 145 Mio € pour l'acquisition d'une première tranche de 40 locomotives électriques polycourants en 2005 et 2006 pour les besoins de B-Cargo
- 103 Mio € pour le début de la fourniture du matériel RER.

Une procédure de consultation du marché est actuellement en cours dans la perspective de l'acquisition de l'équivalent de 14.400 places pour un montant global de + 300 Mio €. La commande effective du matériel devra néanmoins s'envisager dans le cadre des discussions à mener avec les pouvoirs publics quant à la couverture du déficit d'exploitation.

- 97 Mio € pour la rénovation (hors climatisation) des automotrices 66/79 et break et des voitures M4
- Divers équipements (dont ETCS et GSM-R.) et transformations.

Le montant programmé entre 2004 et 2007 représente une réduction de 750 Mio € par rapport à ce qui était initialement prévu dans le plan 2001-2012.

Cette différence est essentiellement due :

- au report de l'acquisition d'automotrices quadruples à partir de 2004 (184 Mio €)
- au retard dans l'acquisition du matériel RER (127 Mio €)
- à la non-acquisition de voitures internationales (113 Mio €)
- au report de l'acquisition de rames TGV 300 Km/h (113 Mio €)
- au retard dans l'acquisition de locomotives (70 Mio €)
- à la non-acquisition des autorails complémentaires (80 Mio €)
- à la réduction des budgets prévus pour les rénovations (50 Mio €)

## 7.6. Outils de production – Annexe 7.

La rubrique « outils de production » regroupe essentiellement les postes suivants :

- les bâtiments de service (ateliers infrastructure et CLI notamment)
- les équipements (engins de la voie notamment)
- les ateliers d'entretien du matériel roulant
- l'informatique

Globalement, le budget s'élève à 573 Mio €, ce qui représente une augmentation de 319 Mio € par rapport aux prévisions figurant dans le plan 2001-2012. Cette augmentation est due aux facteurs suivants :

- Informatique : réactualisation des besoins et intégration dans le budget d'investissements autrefois débudgétisés
- Bâtiments de service : accélération de la construction des CLI dans le cadre du plan d'entreprise
- Ateliers d'entretien du matériel : réactualisation des besoins et début de la construction de 2 nouveaux ateliers dans le cadre du plan d'entreprise

## 7.7. TGV - Annexe 8.

Le détail des investissements d'infrastructure prévus pour le TGV tronçon par tronçon est fourni en annexe 7.

Il s'agit des investissements à charge de la Financière TGV (TGV pur) et du SPF (TGV mixte).

L'objectif est de terminer le projet TGV, de frontière à frontière fin 2006 (mi 2007 pour le tronçon entre Liège et la frontière allemande).

## 7.8. Répartition régionale – Annexe 9.

L'accord de coopération conclu dans le cadre du plan 2001-2012 prévoit ce qui suit :

« Le principe de base est que le financement des investissements, en dehors des investissements réalisés sur le territoire de Bruxelles-Capitale, des investissements en matériel roulant et des projets spécifiques pour lesquels aucune clé n'est applicable, est assuré selon la clé de répartition 60/40, et ce pour chaque année civile entre 2001 et 2012.

Les points 3, 4 et 5 ci-après décrivent les projets spécifiques pour lesquels aucune clé n'est applicable.

## 3. Projets d'intérêt national

L'infrastructure d'accès à l'aéroport de Bruxelles-National (10 milliards) est placée en dehors de la quote-part de la région flamande.

## 4. Projets transrégionaux

Les lignes 161 et 124 sur le territoire flamand et les travaux de modernisation de ces lignes sur le territoire flamand (8,2 mld) sont retirés de la quote-part flamande.

## 5. Projets transnationaux et internationaux

La modernisation de la ligne vers Luxembourg est retirée de la quote-part wallonne pour un montant de 6,6 mld. »

L'annexe 9 donne le détail de la répartition régionale pour les rubriques relatives aux infrastructures classique, au RER et au TGV.

## Notes

(1) Les projets supplémentaires suivants sont également susceptibles de faire l'objet d'un préfinancement :

- raccordement ferroviaire de l'avant-port de Bruxelles : à déterminer sur base d'une étude à réaliser quant au potentiel de trafic;
- lignes nouvelles en Wallonie ou équivalent (EuroCap-Rail – raccordement Gosselies – dorsale wallonne) : à déterminer en fonction de l'état d'avancement des études relatives à la définition du projet

(2) Voir page 10.

ANNEXE 1<sup>re</sup>

TABLEAU GENERAL 2004-2007  
COMPARAISON AVEC 2001-2012

## ANNEXE 2

MAINTIEN DE CAPACITE

## ANNEXE 3

ACCUEIL VOYAGEURS

## ANNEXE 4

EXTENSIONS DE CAPACITE CLASSIQUES

## ANNEXE 5

RER

## ANNEXE 6

MATERIEL ROULANT

## ANNEXE 7

OUTILS DE PRODUCTION

## ANNEXE 8

TGV

## ANNEXE 9

## REPARTITION REGIONALE

## ANNEXE 10

PLAN 2004-2007  
COMITE DE CONCERTATION ETAT FEDERAL / REGIONS**Concertation avec les Communautés et les Régions**

## IV. Les Chemins de fer

## 8. La SNCB

Le Comité de Concertation approuve les tableaux qui concilient les priorités de chaque Région avec la faisabilité opérationnelle et les possibilités financières de la SNCB. Après accord de la SNCB et du Gouvernement fédéral, les Régions ont le droit de revoir, en fonction de leurs priorités, l'identification des projets qui font l'objet d'un préfinancement ainsi que le montant des annuités de remboursement en capital assuré par le fédéral. Pour ce faire, deux limites doivent être rencontrées : d'une part, la dotation d'investissement fixée par le contrat de gestion et, d'autre part, la clé 60/40.

Le mécanisme du préfinancement doit s'opérer dans le cadre de l'accord de coopération, étant entendu que, s'il l'on recourt à des tiers non-comptabilisés dans le périmètre « autorités », ceux-ci contracteront les emprunts nécessaires.

L'accord de coopération sera complété par une disposition précisant qu'en cas de préfinancement par des véhicules non fédéraux, la SNCB respectera ses obligations financières et il sera clairement stipulé que la propriété reviendra in fine à la SNCB ou à la filiale de la SNCB qui assure la gestion de l'infrastructure.

Les projets pré-financés concernent : le diabolo, le Liefkenshoek tunnel, les installations ferroviaires de Zeebrugge, l'enveloppe de projets wallons et le préfinancement bruxellois. Le premier projet sera assuré par un véhicule financier permettant de faire peser la charge d'endettement sur un tiers non-étatique. Les deuxième et troisième projets seront pré-financés au niveau de l'enveloppe flamande.

Le Gouvernement wallon souhaite pré-financer les projets suivants :

- l'amélioration de l'axe Bruxelles-Luxembourg dans la perspective du projet Eurocap Rail;
- la modernisation de la ligne 130 entre Namur et Charleroi;
- des études de faisabilité et les premières tranches de réalisations d'une nouvelle dorsale wallonne avec priorité le raccordement de Gosselies au réseau ferroviaire actuel vers Charleroi, d'une part, et vers Bruxelles, d'autre part;
- la politique d'accueil des voyageurs;
- les investissements liés au développement du trafic marchandises.

La Région bruxelloise pré-financera le raccordement des terminaux containers à Bruxelles.

- S'agissant du RER, l'Etat fédéral confirme son engagement à tout mettre en œuvre afin de libérer les moyens présents dans le fonds budgétaire en fonction de l'avancement physique des travaux. L'accord de coopération sera exécuté selon le tableau en annexe. La technique du pré-financement sera utilisée pour les projets « localisables ». S'agissant du matériel roulant, un groupe de travail composé par les représentants des membres du comité de concertation est chargé de déterminer, d'une part, la quantité et la qualité suffisante à commander par la SNCB pour assumer les besoins opérationnels du RER et, d'autre part, la manière dont le déficit d'exploitation sera couvert.
- Dans le cas où certains projets RER accusent un retard à cause de permis ou de problèmes techniques liés au projet, les moyens correspondant seront utilisés de façon prioritaire pour accélérer d'autres projets RER.
- Dans le cas où certains projets RER accusent un retard à cause de permis ou de problèmes techniques liés aux projets, dans la partie affectée à la Région bruxelloise, les travaux Bruxelles Midi - Schaerbeek seront accélérés selon le même rythme.



## Synthèse par rubrique

(en millions d'euros)

	2004		2005		2006		2007		Total	
	2001 - 2012	2004 - 2007	2001 - 2012	2004 - 2007	2001 - 2012	2004 - 2007	2001 - 2012	2004 - 2007	2001 - 2012	2004 - 2007
Maintenance de capacité	356	307,4	327	307,4	334	287,3	348	304,3	1.367	1.206
Accueil	58	86,3	49,5	99,9	49,3	106,5	49,1	86,1	206	379
Extensions classiques	171	106,3	228	124,2	363	212,6	564	260,2	1.326	703
RER infra	109,8	72,6	137,4	120,5	197,1	198,3	262,7	221,1	707,0	612
Matériel roulant	349	224,2	385	253,8	533	269,4	427	196,5	1.694	944
Train	308	210,0	349	236,2	492	247,0	386	173,0	1.536	868
Wagons	41	14,2	36	15,3	41	22,4	41	23,5	159	76
Outils de production et bâtiments de service	26	34,5	20	43,2	17	35,7	17	52,1	81	166
Bâtiments de service	11	18,0	7	26,7	5	19,2	5	35,6	28	99
Restructuration, équipements	15	16,5	13	16,5	12	16,5	12	16,5	52	66
Ateliers matériel	48	27,1	26	38,9	16	38,8	15	81,2	104	186
Divers	50	58,6	38	54,3	23	54,4	23	54,5	134	222
Informatique	27	48,0	22	43,9	16	43,9	13	43,9	77	180
FM	2	3,9	2	3,1	2	3,1	2	3,1	9	13
Divers	21	6,6	14	7,3	5	7,4	8	7,5	48	29
TGV	559	557,4	332	447,1	108	255,9	10	63,6	1.009	1.324
SPF	153	133,5	83	103,4	16	52,4	2	18,2	254	308
FIN	398	416,4	250	336,9	91	199,5	7	44,5	747	997
FP	8	7,4	5	6,7	2	4,0	0	0,9	15	19
Enveloppe optionnelle		50,2								50
réserve		34,7								35
projets physiques		15,5								15
Total (incl. remboursement préfin)	1.726	1.525	1.544	1.489	1.640	1.459	1.717	1.320	6.627	5.792
Préfinancement				89,9		244,5		289,9		624
Total budget (incl. remboursement préfin)	1.726	1.525	1.544	1.489	1.640	1.459	1.717	1.320	6.627	5.792
Total physique (excl. remboursement préfin)	1.726	1.525	1.544	1.578	1.640	1.650	1.717	1.537	6.627	6.289

  

Sources de financement du budget	
SPF	885
FIN	416
RER	73
FP	150
	841
	200
	222
	160
	877
	910
	45
	276
	89
	3.513
	997
	716
	565

## Rubrique Maintien

[mio €'04]

	2004	2005	2006	2007	Total
<b>Maintien (SPF+FP)</b>	<b>307</b>	<b>307</b>	<b>287</b>	<b>304</b>	<b>1.206</b>
I-1 Investissements d'intérêt général	22	20	18	20	80
I-2 Modernisation des noeuds	51	48	27	28	153
I-3 Modernisation des grands axes	121	128	137	134	520
I-4 Axes complémentaires	34	31	27	41	133
I-5 Voies accessoires	4	4	4	4	15
I-6 Infrastructures marchandises	18	18	17	20	72
I-7 Ouvrages d'art	35	34	34	34	136
I-8 Passages à niveau	11	10	10	10	42
I-9 Installations de sécurité	13	15	12	13	53

	2004	2005	2006	2007
<b>R</b>	<b>249</b>	<b>242</b>	<b>233</b>	<b>241</b>
I-1 Investissements d'intérêt général	10	9	7	9
I-2 Modernisation des noeuds	23	23	20	21
I-3 Modernisation des grands axes	106	105	105	105
I-4 Axes complémentaires	34	30	26	31
I-5 Voies accessoires	4	4	4	4
I-6 Infrastructures marchandises	17	18	17	18
I-7 Ouvrages d'art	35	34	34	34
I-8 Passages à niveau	11	10	10	10
I-9 Installations de sécurité	9	9	9	9

	2004	2005	2006	2007
<b>ETCS</b>	<b>2</b>	<b>5</b>	<b>24</b>	<b>37</b>
I-1 Investissements d'intérêt général				
I-2 Modernisation des noeuds		2	1	
I-3 Modernisation des grands axes		2	23	26
I-4 Axes complémentaires				9
I-5 Voies accessoires				
I-6 Infrastructures marchandises				2
I-7 Ouvrages d'art				
I-8 Passages à niveau				
I-9 Installations de sécurité	2	1		

	2004	2005	2006	2007
<b>TELECOM</b>	<b>15</b>	<b>17</b>	<b>16</b>	<b>17</b>
I-1 Investissements d'intérêt général	12	11	11	11
I-2 Modernisation des noeuds	1	1	1	1
I-3 Modernisation des grands axes	0	0	0	0
I-4 Axes complémentaires	0	1	1	1
I-5 Voies accessoires				
I-6 Infrastructures marchandises	0			
I-7 Ouvrages d'art				
I-8 Passages à niveau				
I-9 Installations de sécurité	2	4	3	4

	2004	2005	2006	2007
<b>3/5 col</b>	<b>42</b>	<b>42</b>	<b>14</b>	<b>9</b>
I-1 Investissements d'intérêt général				
I-2 Modernisation des noeuds (P2/4/6/8)	27	22	5	6
I-3 Modernisation des grands axes	15	20	9	3
I-4 Axes complémentaires				
I-5 Voies accessoires				
I-6 Infrastructures marchandises				
I-7 Ouvrages d'art				
I-8 Passages à niveau				
I-9 Installations de sécurité				

## Rubrique Accueil

(mlia €04)

Légende : plan 2004 - 2007  
plan 2001 - 2012

	2004	2005	2006	2007	Total	>2007
<b>Accueil (hors pré-fin)</b>	<b>86</b>	<b>109</b>	<b>106</b>	<b>86</b>	<b>379</b>	<b>488</b>
	<b>58</b>	<b>50</b>	<b>49</b>	<b>49</b>	<b>206</b>	<b>235</b>
<b>Grands projets</b>	<b>58,0</b>	<b>72,0</b>	<b>81,1</b>	<b>50,2</b>	<b>261,4</b>	<b>296</b>
	<b>53,3</b>	<b>42,5</b>	<b>43,1</b>	<b>41,9</b>	<b>189,9</b>	<b>93</b>
BRUXELLES-MOI	1,6	2,9			4,5	34
	4,1	4,1	4,1	5,5	17,8	21
BRUXELLES-CENTRAL	1,1	4,4	7,0	7,0	19,5	
	3,9	4,3	1,9		10,1	
BRUXELLES-NORD	1,2	2,8	6,9	2,7	13,6	32
	2,7	2,7	3,0	0,7	9,2	19
BRUXELLES-SCHUMAN						
	0,5	0,6			1,0	
BRUXELLES-LUXEMBOURG	3,0	3,6	3,6	1,0	11,2	
ETTERBEEK			0,1	0,1	0,2	6
						5
HALLE	0,2	1,0			1,2	
	0,4				0,4	
ANTWERPEN-CENTRAAL	10,0	13,1	11,0	0,2	34,4	
	3,1	4,9			14,0	
ANTWERPEN-BERCHEM	0,7			0,5	1,2	3
		0,5	0,7	1,4	2,7	2
LEUVEN	6,8	10,7	10,7		28,2	
	3,6	1,4			5,0	
MECHELEN				1,3	1,3	3
			2,6	2,6	4,9	9
MOL	0,7	0,9	2,1	0,4	4,1	
		0,4	2,2	0,4	3,0	
VILVOORDE				2,5	2,5	6
BRUGGE	0,1	3,1	4,1	4,6	11,9	25
	5,5	5,5	6,9	5,5	23,3	7
GENT-ST-PETERS	0,3	8,2	6,6	6,6	21,7	27
	2,7	2,7	4,1	6,8	16,4	23
HASSELT		1,3	1,3	1,3	4,0	3
AALST						1
BLANKENBERGE	0,0	0,3	0,3	0,3	0,9	8
DENDERLEEUW						3
DENDERMONDE						
	0,3	0,3	1,4	2,6	4,6	1
KORTRIJK				0,4	0,4	12
	2,7	2,7	2,7	3,3	11,5	
LOKEREN						3
	0,2	0,2			0,3	
OOSTENDE				0,9	0,9	1
ODENAARDE				0,8	0,8	1
	0,6				0,6	1
SINT-NIKLAAS	3,1				3,1	3
	0,3	0,5	0,3		1,1	
ZOTTEGEM				0,1	0,1	1
						1
ANDENNE						2
	0,6	0,3			0,9	
ARLON						1
	0,1				0,1	
GEMBLOUX				0,8	0,8	8
	1,9	0,3			2,1	
LIEGE-GUILLEMINS	19,0	17,4	23,5	11,3	71,1	
	8,2	9,6	10,4	10,4	38,6	7
LIBRAMONT						2
		0,4	1,6	2,6	4,6	
LIEGE-PALAIS						
	2,2	1,7	0,4		4,3	
NAMUR						
	4,9	Préfinancement			4,9	
CHARLEROI-SUD	1,5	0,3	0,4		0,7	8
LA LOUVIERE-CENTRE		0,3	0,3	0,3	0,9	
LUTTRE				0,3	0,3	1
					0,4	
MONS	3,0	Préfinancement			3,0	
	1,4	0,5	0,0	0,0	0,9	8
MOUSCRON			0,9	0,9	1,8	2
						2
SOIGNIES		0,8	0,2	0,2	1,2	1
					0,3	6
TOURNAI						1
	0,9		1,3	0,8	3,0	
remboursement pré-fin Mons		0,2	1,0	2,4	3,6	17
remboursement pré-fin Charleroi		0,1	0,6	2,4	3,1	13
<b>Autres projets</b>	<b>22,5</b>	<b>27,8</b>	<b>25,3</b>	<b>35,9</b>	<b>111,5</b>	<b>281</b>
	<b>4,7</b>	<b>7,0</b>	<b>6,2</b>	<b>7,2</b>	<b>25,1</b>	<b>141</b>
renforcement de quais	1,5	4,5	4,5	6,7	17,2	51
Abris, CSV, éclairage	2,3	1,5	1,5	2,1	7,4	16
Rénovation PMR	1,8	4,0	4,0	4,0	13,7	38
Rénovations diverses	5,5	5,3	5,3	5,9	21,9	36
PMR	0,2	1,4		2,0	3,7	32
parkings	2,6	2,4	2,4	2,4	9,7	17
autres	0,7	1,1	0,6	1,6	4,1	8
RER				6,1	6,1	63
Télécom	7,6	7,7	6,3	5,0	26,6	27
<b>Voyageurs</b>	<b>5,8</b>				<b>5,8</b>	
<b>Préfinancement</b>		<b>19,2</b>	<b>14,4</b>	<b>2,8</b>	<b>36,3</b>	
MONS		10,2	10,2		20,4	
CHARLEROI		9,0	4,2	2,8	15,9	

## Rubrique Extensions

(mio €'04)

periode:	plan 2004 - 2007
	plan 2001 - 2012

SPF

	<2004	2004	2005	2006	2007	Total	>2007
Charleroi-Sud : aménagements	0	4,5	2,9	1,5		8	
	9	0,7				1	
Traverse de Namur	17	3,4	12,2	8,8		24	
	21	6,8	4,1			11	
Liaison Aubange - Mont-St-Martin	1	5,5	0,2			6	
	3						
Monceau-formation : rails de voie		0,5	3,1	6,2	6,1	16	
	4	2,7	2,7	1,9		7	
L135A : renforcement	7	4,9	3,8	3,9	6,3	19	10
	9	6,2	4,4	4,4	4,7	20	7
Gent-Goederen : ultr. 6 sponen + elek.	0	5,6	4,9	2,2	2,6	15	
	8	1,4				1	
L39/38 : Bocht Leuven	0	3,0	7,2	4,9		15	
	1	6,0	7,3	1,6		15	
Zeebrugge : Bocht Y Tendoest		0,1	1,5	6,3		7	
			0,1	0,1	1,2	2	1
Herentals + Tienen : omvorming			0,1	1,4	3,3	5	
		1,4	0,8			2	
GSM-R	4	23,4	41,3	35,4	27,1	127	
	47	36,6	36,6	11,2		85	
Divers W		0,0	1,0	0,2	0,5	2	11
	2	1,2	1,2	1,2	1,1	5	6
Haven van A/pen : LO + RO	45	22,7	20,1	17,1	9,9	70	5
	35	9,5	8,0	7,4	7,4	32	36
L50A : 3de en 4de spoor	12	14,2	10,2	18,6	28,9	72	210
	3	1,4	5,3	26,0	34,2	67	224
Divers VL	4	4,4	1,4	8,0	3,1	17	24
	13	1,8	1,8	1,8	1,6	7	25
Cap-verhogende maatregelen Bel-Zuid - FSR	1	5,1	13,2	21,0	22,0	61	359
	11	21,9	26,1	20,8	22,7	92	328
électrification L24			0,1	0,5	2,4	3	
Nouvelles lignes	1						755
	1	4,1	9,0	38,6	103,7	155	651
Ijzeren Rijn : heropening Heerpet-Waert	2	0,1	0,1	6,6	6,6	14	3
	9	2,7	2,7	2,7	2,3	10	9
L11 : verlenging		0,1	0,1	0,1	0,1	0	41
				0,3	0,3	1	41
Haven van A/pen : 3de toegang tot de haven	14	0,1	0,5	0,8	7,3	9	779
	5	4,1	32,8	93,1	104,0	234	564
L25 : aanpassing van tracé te Duffel			0,1	0,3	4,7	5	14
	0	0,3	0,3	0,3	4,7	5	14
L25 : aanpassing van het station van Mechelen			0,1	4,5	13,7	18	65
				1,4	13,7	15	68
L51A : 3de spoor Brugge-Dudzele			0,1	5,1	14,9	20	44
	0	0,3	0,5	12,6	21,9	35	28
L58 : verhoging en afschaffing overwegen				0,5	6,8	7	20
				0,5	6,8	7	20
Vertakkingen Ledebeg - Melle en Schellebelle					0,3	0	14
					0,3	0	14
L21 : dubbel spoor en St-Truiden			0,1	0,5	6,8	7	40
		1,9	1,9	0,5	6,8	11	36
L50A : aanpassing Gent-St-Pieters				6,8	17,5	25	153
				6,8	17,5	25	153
Port de Bruxelles				0,1	0,3	0,4	5
Lignes nouvelles en W ou équivalent (EuroCap-Rail, race Gosselies, dorsale)	1	0,1	0,1	0,2	0,6	1,0	754
	1	4,1	9,0	38,6	103,7	155	651
L130+147	0	0,6	Préfinancement			1	
	6	5,5	6,8	10,9	10,9	34	28
L161/162	0	1,3	Préfinancement			1	
	5	9,6	9,6	9,6	9,6	38	45
Diabolo		1,9	Préfinancement			2	
	8	14,4	21,9	35,4	62,9	135	268
Liefkenshoektunnel		2,0	Préfinancement			2	
	0	0,5	0,5	30,3	93,1	132	498
Zeebrugge	1	2,9	Préfinancement			3	
	3	6,2	15,7	14,9	12,7	50	21
marges	33	21,9	28,7	20,0	19,5	90	112
remboursement préfin L 130 + 147			0,3	1,4	6,2	10	100
remboursement préfin L161/162 et opti Namur			0,3	2,6	5,2	8	81
remboursement préfin Diabolo				20,4	20,4	41	370
remboursement préfin Liefkenshoektunnel				16,7	22,0	39	562
remboursement préfin Zeebrugge				10,9	11,5	23	50
<b>TOTAL</b>	<b>117</b>	<b>106</b>	<b>124</b>	<b>213</b>	<b>260</b>	<b>704</b>	<b>3735</b>
	<b>236</b>	<b>171</b>	<b>228</b>	<b>363</b>	<b>564</b>	<b>1326</b>	<b>3161</b>

## Préfinancement

lignes 130 + 147		5,8	14,2	19,6	40	80	
L161/162 et complément Namur		23,9	21,6	15,3	61	28	
Diabolo		9,4	28,8	68,6	107	304	
Haven van A/pen : Liefkenshoektunnel		25,5	147,9	163,2	337	264	
Haven van Zeebrugge		6,1	17,6	20,4	44	29	
Port de Bruxelles	à déterminer sur base d'une étude à réaliser quant au potentiel de trafic						
lignes nouvelles en Wallonie ou équivalent (EuroCap-Rail, race Gosselies, dorsale)	à déterminer en lct de l'état d'avancement des études relatives à la définition du projet						
<b>TOTAL PRE-FIN</b>		<b>71</b>	<b>230</b>	<b>287</b>	<b>588</b>	<b>704</b>	

<b>Total Budget</b>	<b>117</b>	<b>106</b>	<b>124</b>	<b>213</b>	<b>260</b>	<b>704</b>	<b>3735</b>
<b>Total physique</b>	<b>117</b>	<b>106</b>	<b>194</b>	<b>391</b>	<b>480</b>	<b>1171</b>	<b>3268</b>
	<b>236</b>	<b>171</b>	<b>228</b>	<b>363</b>	<b>564</b>	<b>1326</b>	<b>3161</b>

## Infrastructures RER

[mio €'04]

RER infra	2004	2005	2006	2007	Total	>2007
	73	121	198	221	612	1.013
L161 et courbe L139	16,3	32,2	66,0	66,0	180,5	306,7
dont RW	9,9	19,5	40,0	40,0	109,4	185,9
L124 Linkebeek - Nivelles	17,7	20,0	34,6	58,4	130,7	336,1
dont RW	10,3	12,7	19,6	33,7	76,3	197,3
L50A	11,5	24,7	43,2	38,6	118,0	179,4
dont VG	8,1	17,3	30,3	27,0	82,6	125,7
Courbe de Nossegem	6,7	5,9			12,6	
tunnel Watermael - Schuman	15,7	28,3	43,7	46,1	133,8	131,8
gares et parkings	4,7	9,4	10,7	12,0	36,9	59,4

## Rubrique matériel

[mio €'04]

	2004	2005	2006	2007	Total
<b>Train</b>	<b>210</b>	<b>238</b>	<b>247</b>	<b>173</b>	<b>868</b>
<b>AM</b>	<b>48,0</b>	<b>72,7</b>	<b>100,2</b>	<b>120,1</b>	<b>341,0</b>
<b>acquisitions</b>	<b>24,6</b>	<b>23,5</b>	<b>51,0</b>	<b>41,8</b>	<b>140,9</b>
8 V220 Bxl.- Breda	24,5	23,5	51,0	41,8	140,8
AR 41 (base)	0,1				0,1
<b>RER</b>		<b>24,2</b>	<b>24,2</b>	<b>54,7</b>	<b>103,2</b>
<b>rénovations</b>	<b>23,5</b>	<b>25,0</b>	<b>25,0</b>	<b>23,5</b>	<b>97,0</b>
Rénovation AM 66-79	15,3	15,3	15,3	15,3	61,2
Modernisation AM Break	5,7	5,7	5,7	5,7	23,0
Divers	2,4	3,9	3,9	2,5	12,8
<b>HV</b>	<b>78,4</b>	<b>51,1</b>	<b>57,2</b>	<b>4,3</b>	<b>190,9</b>
<b>acquisitions</b>	<b>73,1</b>	<b>46,4</b>	<b>52,6</b>		<b>172,2</b>
M6 de base	42,5	0,5	5,7		48,7
M6 complémentaires	30,6	45,9	46,9		123,4
HVI					
<b>rénovations</b>	<b>5,2</b>	<b>4,7</b>	<b>4,6</b>	<b>4,3</b>	<b>18,7</b>
M4	3,6	3,2	3,2	3,2	13,2
Divers	1,6	1,5	1,4	1,1	5,6
<b>HLE</b>	<b>18,0</b>	<b>63,3</b>	<b>63,3</b>	<b>5,6</b>	<b>150,3</b>
<b>acquisitions</b>	<b>17,3</b>	<b>61,2</b>	<b>61,2</b>	<b>5,1</b>	<b>144,8</b>
60 HLE (T.14)	17,3	61,2	61,2	5,1	144,8
115 HLE cplt					
<b>rénovations</b>	<b>0,6</b>	<b>2,1</b>	<b>2,1</b>	<b>0,5</b>	<b>5,4</b>
<b>HLD</b>	<b>43,6</b>	<b>29,9</b>	<b>1,1</b>	<b>2,8</b>	<b>77,5</b>
<b>acquisitions</b>	<b>42,2</b>	<b>28,8</b>		<b>2,6</b>	<b>73,6</b>
type 77	0,2				0,2
type 78	39,7	26,4		2,6	68,7
rail-route BC	2,4	2,4			4,8
<b>rénovations</b>	<b>1,4</b>	<b>1,1</b>	<b>1,1</b>	<b>0,2</b>	<b>3,8</b>
<b>TGV</b>	<b>5,8</b>				<b>5,8</b>
<b>Divers</b>	<b>16,2</b>	<b>21,2</b>	<b>25,1</b>	<b>40,3</b>	<b>102,8</b>
SPF	10,4	6,9	2,4	2,3	22,1
GSM-R	0,7	3,6	2,8	3,1	10,2
ETCS	5,1	10,6	19,9	34,8	70,4
<b>Wagons</b>	<b>14</b>	<b>15</b>	<b>22</b>	<b>23</b>	<b>75</b>
<b>Grand total</b>	<b>224</b>	<b>254</b>	<b>269</b>	<b>196</b>	<b>944</b>

# Bâtiments de service et outils de production

[mio €'04]

	2004	2005	2006	2007	Total
<b>Bâtiments de service</b>	<b>18</b>	<b>27</b>	<b>19</b>	<b>36</b>	<b>99</b>
CLI et ateliers MI	7,5	19,8	12,2	28,7	68,1
Autres bâtiments	10,5	6,9	6,9	6,9	31,3
<b>Outils de production</b>	<b>16</b>	<b>17</b>	<b>17</b>	<b>17</b>	<b>66</b>
Engins spéciaux	9,5	15	15	15	55,4
équipements CLI	1,2	1,2	1,2	1,2	4,9
Divers MI	5,8	0	0	0	5,8

# Ateliers du matériel

[mio €'04]

	2004	2005	2006	2007	Total
<b>Bâtiments</b>	<b>17</b>	<b>29</b>	<b>29</b>	<b>71</b>	<b>145</b>
2 nvx ateliers	0,0	0,7	10,4	37,0	48,1
autres	16,5	28,1	18,3	34,1	97,1
<b>Equipements</b>	<b>11</b>	<b>10</b>	<b>10</b>	<b>10</b>	<b>41</b>

# Divers

[mio €'04]

	2004	2005	2006	2007	Total
<b>Total</b>	<b>59</b>	<b>54</b>	<b>54</b>	<b>54</b>	<b>222</b>
informatique	48,0	43,9	43,9	43,9	179,6
FM	3,9	3,1	3,1	3,1	13,1
Divers	6,6	7	7	8	28,9

# Infrastructures TGV

[mio €'04]

	2004		2005		2006		2007		Total 2004 - 2074	
	FIN	MIX	FIN	MIX	FIN	MIX	FIN	MIX	FIN	MIX
P1	1								1	
P2	8	2	12	2	7	1	2	0	29	5
P3	17	15	7	10	1	2	0	0	26	27
P4	11	20	8	14	10	13	5	7	34	53
P5	170		177		112		15		475	
P6	37	44	34	50	16	22	5	6	92	122
P7	154	47	72	18	35	9	8	2	269	76
P8	19	6	26	8	18	6	10	3	73	23
<b>Total</b>	<b>416</b>	<b>134</b>	<b>337</b>	<b>103</b>	<b>199</b>	<b>52</b>	<b>45</b>	<b>18</b>	<b>997</b>	<b>308</b>



# Répartition régionale

Mio €'04

		2004	2005	2006	2007
<b>RER</b>	W	20,2	34,3	62,0	76,3
	VI	14,8	26,3	33,8	31,0
<b>TGV mixte</b>	W	19,9	13,6	12,8	6,6
	VI	106,9	79,4	33,0	8,4
<b>classique</b>	W	191,5	175,8	174,6	180,7
	VI	226,4	230,1	307,9	355,4
<b>Total</b>	W	231,6	223,7	249,4	263,6
	VI	348,0	335,8	374,7	394,8
		<b>40,0%</b>	<b>40,0%</b>	<b>40,0%</b>	<b>40,0%</b>
		<b>60,0%</b>	<b>60,0%</b>	<b>60,0%</b>	<b>60,0%</b>

DOCUMENT RB 2003/265-1 aangepast  
(Als gevolg van document RB 2004/53 van 19 maart 2004)

R.B. 28 november 2003

Stafdienst Strategie en Ontwikkeling

INVESTERINGSPLAN 2004 - 2007

1. Voorgaanden - Plan 2001-2012.

Ingevolge de beslissing van de Ministerraad van 14 juli 2001 heeft de NMBS een meerjareninvesteringsplan gefinaliseerd dat de periode 2001-2012 bestreek.

De bestanddelen van dit investeringsplan waren pro memorie de volgende :

Mia € 2001	Plan 2001-2012
Capaciteitsbehoud	3,692
Capaciteitsuitbreiding	6,082
waarvan	
- <i>Klassieke uitbreidingen</i>	4,303
- <i>Uitbreiding GEN</i>	1,556
- <i>Marge voor bijkomende uitbreidingen</i>	0,222
Rollend materieel	3,996
Onthaal reizigers	0,612
Productiemiddelen	0,874
HST	2,477
TOTAAL	17,733 Mia €

Rekening houdend met de op de Ministerraad van 17 oktober 2001 genomen beslissingen, waren de voor de uitvoering van dit investeringsplan noodzakelijke financiële middelen als volgt vastgelegd :

Mia € 2001	Financiering
Eigen fondsen	1,745
HST-Fin	1,694
Financiering FOD klassiek	10,084
GEN-fonds	1,612
Europa	0,085
Totaal financiering	15,220
Te financieren saldo	2,513
ALGEMEEN TOTAAL	17,733

De nauwkeurige beschrijving van de investeringsprojecten waaruit dit plan bestond, is opgenomen in het document RB 2002/95 van 29 maart 2002.

2. Samenwerkingsakkoord

Het samenwerkingsakkoord tussen de Staat, het Vlaams Gewest, het Waals Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest met betrekking tot het meerjareninvesteringsplan 2001-2012 van de NMBS is opgenomen in het genoemd document RB 2002/95.

Dit samenwerkingsakkoord, samengevat :

1. Bekrachtigt de tussen de Federale Staat en de Gewesten bereikte akkoorden i.v.m. de aard van de investeringsprojecten en i.v.m. de regionale verdeling van de lokaliseerbare investeringen, waarbij bepaalde projecten en/of deelprojecten buiten de verdeelsleutel vallen, rekening houdend met hun specificiteit : project van nationaal belang (diabolo), transregionale projecten (L. 161 en 124) en transnationale en internationale projecten (L. 162).

Voor meer details verwijzen we naar de bijlage bij het samenwerkingsakkoord.

2. Voorziet in de oprichting van een Executief Comité van de Ministers van Mobiliteit (ECMM), dat onder meer belast is met de opvolging van de uitvoering van het investeringsplan.
3. Voorziet in wederzijdse verbintenissen tussen de 3 Gewesten wat betreft de te doorlopen procedures voor het bekomen van de vereiste vergunningen met het oog op de uitvoering van bepaalde investeringsprojecten.

4. Voorziet in mechanismen van pre- en cofinanciering van sommige investeringsprojecten door de Gewesten.
3. Aanpassing van het plan 2001-2012

Rekening houdend met de door de overheid voorziene financiële middelen, impliceert de verwezenlijking van het oorspronkelijk voorgesteld plan 2001-2012 een NMBS-bijdrage van ongeveer 4,2 miljard € (eigen fondsen + te financieren saldo), d.i. gemiddeld 350 miljoen €/jaar, wat onmogelijk is gezien de financiële toestand van de Maatschappij.

Om die reden heeft de NMBS een aanpassing van dit plan voorgesteld, aanpassing met zowel een herevaluatie van de oorspronkelijke behoeften, rekening houdend met de financiële beperkingen, als een actualisering van deze behoeften in functie van de oriëntaties van het ondernemingsplan.

#### 4. Plan 2004-2007

Ingevolge de vraag van de Voogdijoverheid is de NMBS overgegaan tot de aanpassing van het oorspronkelijk plan 2001-2012 voor de periode 2004-2007.

Voor de uitwerking van dit plan werd door de NMBS de volgende logica gevolgd :

- vaststelling van de rechtstreeks aan de uitvoering van het ondernemingsplan verbonden investeringen :
  - HST-investeringen (voltooiing eind 2006)
  - investeringen in rollend materieel : M6-rijtuigen voor binnenlands verkeer
    - Locomotieven voor B-Cargo
    - HST-stellen
  - rationaliseringsinvesteringen (seinhuisen, werkplaatsen)
  - investeringen voor veiligheid (ETCS, GSMR)
- vaststelling van de capaciteitsbehouds- en moderniseringsinvesteringen :
  - capaciteitsbehoud
  - onthaal reizigers
  - productiemiddelen (informatica, werkplaatsen, enz.)
- programmatie van de GEN-investeringen rekening houdend met de verwachte evolutie van de procedures en met de vooruitzichten inzake fasering van de werken
- deductie van de beschikbare enveloppe voor de capaciteitsuitbreidingen, rekening houdend met de beschikbare FOD-kredieten en met naleving van de sleutel 60/40 (met uitzondering van de gedelokaliseerde investeringen).
- beperking van de investeringen op eigen fondsen, rekening houdend met de financiële toestand van de Maatschappij

#### 5. Prefinanciering

Rekening houdend met de beschikbare financiële middelen voor deze periode 2004-2007, is gebleken dat de beschikbare enveloppe voor de klassieke capaciteitsuitbreidingen niet toeliet de in het oorspronkelijk plan 2001-2012 voorziene grote projecten te starten vóór 2007, waaronder onder meer

- de investeringen in de havenzones van Zeebrugge en Antwerpen
- de investeringen voor de modernisering van de grote reizigersassen
- de investeringen m.b.t. de nieuwe infrastructuren in Wallonië

Het is op basis van deze vaststelling dat er tussen de Federale Regering en de Gewestregeringen een akkoord werd bereikt dat voor de Gewesten in de mogelijkheid voorziet om een aantal projecten te prefinancieren, rekening houdend met de prioriteiten die door deze Gewesten werden gesteld.

Luidens dit akkoord zouden de geprefinancierde projecten betrekking hebben op :

- de diablo;
- de Liefkenshoektunnel;
- de spoorweginstallaties te Zeebrugge;
- Waalse projecten (onder meer lijn 130 en Brussel-Luxemburg);
- projecten te Brussel.

De door het Overlegcomité Federale Staat/Gewesten goedgekeurde notificatie bevindt zich in bijlage 10.

#### 6. Algemene voorstelling van het plan 2004-2007

Wat de financieringsbronnen betreft, werden voor de uitwerking van dit plan de volgende hypothesen in aanmerking genomen :

- Kredieten FOD : geraamd in het raam van het voorziene mechanisme (+ 1 % en + 25 miljoen €/jaar)
- GEN-fonds : vrijgemaakt in functie van de fysieke programmatie van de werken
- HST-Fin : vrijgemaakt in functie van de fysieke programmatie van de werken
- Eigen fondsen : tot het minimum beperkt, rekening houdend met de financiële toestand van de NMBS

De onderstaande tabel geeft een synthese van de verschillende bestanddelen van het plan 2004-2007 en een eerste vergelijking met wat voor dezelfde periode in het oorspronkelijk plan voorzien was.

Mio € 2004	2004-2007 plan 2001-2012	2004-2007 nieuw
Capaciteitsbehoud	1.367	1.206
Capaciteitsuitbreiding	2.033	1.315
waarvan		
- <i>Klassieke uitbreidingen (zonder prefinanciering)</i>	1.236	703
- <i>Uitbreiding GEN</i>	707	612
- <i>Marge voor bijkomende uitbreidingen</i>	90	0
Rollend materieel	1.694	944
Onthaal reizigers	206	379
Productiemiddelen	319	573
HST	1.009	1.324
Optionele enveloppe 2004 (1)		50
TOTAAL Budget	6.627	5.792
Prefinanciering	0	624
TOTAAL Fysiek (budget + prefinanciering - terugbetaling)	6.627	6.289

(1) Bij gebrek aan garantie voor de storting van de voor 2004 voorziene FPM-bijdrage (50 miljoen €) werd er beslist een overeenkomstige optionele enveloppe te behouden, die voor 35 miljoen € uit een reserve voor 2005 bestaat en voor 15 miljoen € uit fysieke projecten die gedetailleerd zijn weergegeven in het ontwerp van budget voor 2004.

De financieringsmiddelen om dit budget van 5 792 Mio € te dekken, zijn als volgt verdeeld.

- FOD : 3 513 Mio €
- GEN : 716 Mio €
- Eigen fondsen : 565 Mio €
- HST-Fin : 998 Mio €

In eerste analyse kan de volgende commentaar geformuleerd worden :

- Zonder prefinanciering ligt het globaal bedrag 2004-2007 13 % lager dan voorzien in het oorspronkelijk plan 2001-2012. Dit percentage wordt 5 % als er rekening gehouden wordt met de prefinanciering.
- Voor het capaciteitsbehoud is er een vermindering met 12 %.
- Er is een gevoelige vermindering op het vlak van het rollend materieel : - 44 %.
- De verhogingen bedragen ongeveer 80 % voor het onthaal van de reizigers en de productiemiddelen en zijn onder meer te wijten aan de in het raam van het ondernemingsplan weerhouden oriëntaties.
- De verhoging voor het HST-project bedraagt ongeveer 30 %; ze is hoofdzakelijk te wijten aan een vertraging bij de uitvoering van de door HST-Fin gefinancierde werken (grensbaanvakken naar Duitsland en Nederland).

Deze verschillende rubrieken worden gedetailleerder besproken in de hierna volgende paragrafen, op basis van de volgende bijlagen :

- bijlage 1 : Algemene tabel 2004-2007 en vergelijking met 2001-2012
- bijlage 2 : Capaciteitsbehoud
- bijlage 3 : Onthaal reizigers
- bijlage 4 : Klassieke capaciteitsuitbreidingen
- bijlage 5 : GEN
- bijlage 6 : Rollend materieel
- bijlage 7 : Productiemiddelen
- bijlage 8 : HST
- bijlage 9 : Regionale verdeling

#### 7. Gedetailleerde analyse van het plan 2004-2007.

##### 7.1. Capaciteitsbehoud – Bijlage 2.

a) De investeringen voor capaciteitsbehoud betreffen de volgende projecten :

- spoorwerken
- kunstwerken
- elektrische installaties hoog- en laagspanning
- overwegen
- seininrichting (onder meer concentratie seinhuizen)
- veiligheids- en telefonie-installaties
- ETCS
- projecten i.v.m. de HST (3de en 5de kolom)

- b) De investeringen voor capaciteitsbehoud bedragen globaal 1,2 miljard € voor de periode 2004-2007, wat gemiddeld 300 miljoen €/jaar vertegenwoordigt. Dit budget betekent
- een vermindering met + 12 % t.o.v. het plan 2001-2012
  - een verhoging met + 10 % t.o.v. het oorspronkelijk budget 2003
  - een verhoging met + 5 % t.o.v. de amendering van het budget 2003
- c) Deze vermindering t.o.v. wat oorspronkelijk in het plan 2001-2012 vooropgesteld was, heeft geen invloed op de veiligheidsinstallaties en past in het kader van de in het ondernemingsplan weerhouden doelstellingen inzake optimalisering van het onderhoudsbeleid :
- versterkte deskundigheid
  - aanpassing van het onderhouds- en vernieuwingsbeleid aan de werkelijke belastingen
  - toepassing van de nieuwe technologieën
  - verbetering van de werktuigen
- d) Deze jaarlijkse gemiddelde enveloppe van 300 miljoen € kan als volgt uitgesplitst worden :
- ± 30 % voor de spoorwerken
  - ± 20 % voor de seininrichting (concentratie seinhuizen)
  - ± 10 % voor de kunstwerken
  - ± 15 % voor de overwegen, de telefonie en de veiligheidsinstallaties
  - ± 10 % voor de werken in samenhang met de HST
  - ± 10 % voor de hoog- en laagspanningsinstallaties
  - ± 5 % voor de ontwikkeling van het ETCS

### 7.2. Onthaal reizigers – Bijlage 3.

- a) Het globaal bedrag voor de periode 2004-2007 belooft 373 miljoen €, wat een stijging met 167 miljoen € of + 81 % betekent t.o.v. het oorspronkelijk plan 2001-2012.
- b) Deze enveloppe is als volgt onderverdeeld :
- 261 miljoen € voor de « grote projecten », d.i. + 80 miljoen € of + 44 %
  - 112 miljoen € voor de andere projecten, d.i. + 86 miljoen € of + 344 %

Het begrip « grote projecten » wordt in ruime zin opgevat : het gaat in werkelijkheid om duidelijk geïdentificeerde projecten voor de belangrijke stations.

Het begrip « andere projecten » betreft investeringen voor de verhoging van perrons, diverse renovaties, de parkings, enz.

- c) Verder is er in 2004 een enveloppe van 5,8 miljoen € voorzien om werken uit te voeren teneinde aan de spoorwegoperator Reizigers een eigen identiteit te geven. Het probleem van de budgetten die voor deze specifieke enveloppe moeten voorzien worden in 2005, 2006 en 2007, zal moeten behandeld worden bij de besprekingen over de invoering van de nieuwe structuren en de verdeling van de verantwoordelijkheden inzake investeringen.
- d) Twee projecten maken het voorwerp uit van een prefinanciering vanaf 2005 : die van de stations Bergen en Charleroi.

#### Commentaar

De verhoging van de budgetten voor het onthaal van de reizigers kadert in de globale logica van het ondernemingsplan.

Het ondernemingsplan van de NMBS is er immers op gericht aan de klanten een degelijke dienstverlening te bieden, gebaseerd op frequentie, comfort, snelheid, betrouwbaarheid en veiligheid. Het onthaal in de stations – ontmoetingspunt tussen de NMBS en haar klanten – is een essentieel bestanddeel van deze degelijke dienstverlening. De NMBS is dus begonnen aan een belangrijk programma voor renovatie en modernisering van de stations, dat ze wil uitbreiden ter gelegenheid van de uitvoering van haar ondernemingsplan.

Enkele cijfers geven een algemeen overzicht van de toestand van de stations en van hun belang voor het spoorwegverkeer :

- 33 % dateren van vóór 1900
- 15 % werden gebouwd tussen 1900 en 1920
- 11 % tussen 1920 en 1940
- 28 % tussen 1940 en 1980
- slechts 13 % van de stations zijn minder dan 20 jaar oud.

Wat het verkeer betreft verzekeren op de 260 stations in dienst de 80 belangrijkste 80 % van het verkeer; de 15 belangrijkste alleen staan in voor 50 % van het verkeer.

Het is op basis van deze 2 essentiële parameters dat de NMBS voorstelt de beschikbare middelen voor de modernisering van het onthaal van de klanten in de stations en in de intermodale perimeteer ervan te verdelen zoals hierboven gepreciseerd.

### 7.3. Klassieke capaciteitsuitbreiding – Bijlage 4.

- Het budget voor de klassieke capaciteitsuitbreidingen in de periode 2004-2007 bedraagt 704 miljoen €, d.i. bij benadering de helft van wat oorspronkelijk voor deze periode in het plan 2001-2012 was voorzien, nl. 1 326 miljoen €.
- Rekening houdend met de in het plan 2001-2012 voorziene financiële middelen, blijkt dat pas tegen 2015-2016 alle in het raam van dit plan vooropgestelde capaciteitsuitbreidingsprojecten zouden kunnen uitgevoerd worden.
- Prefinanciering

Rekening houdend met deze elementen, heeft de Federale Regering een akkoord met de Gewesten gesloten om de prefinanciering door deze Gewesten van de capaciteitsuitbreidingsprojecten die ze prioritair achten, mogelijk te maken. De projecten die momenteel het voorwerp van een prefinanciering zouden kunnen uitmaken, zijn de volgende :

- > De Liefkenshoektunnel
- > De diablo
- > De installaties van de haven van Zeebrugge
- > Lijn 130 tussen Namen en Charleroi
- > Lijn 161/162 tussen Brussel en Luxemburg

De prefinanciering van deze projecten wordt pas overwogen vanaf 2005 (1).

- Rekening houdend met deze prefinanciering belooft het fysiek programma van de capaciteitsuitbreidingsinvesteringen 1 172 miljoen € :

budget	704 miljoen €
+ prefinanciering	588 miljoen €
terugbetaling	<u>120 miljoen €</u>
	1 172 miljoen €

- Samengevat kunnen al deze capaciteitsuitbreidingsprojecten in de volgende 3 categorieën onderverdeeld worden :
  - > Lopende of op korte termijn op te starten projecten : 124 miljoen €
  - Het gaat onder meer om de projecten m.b.t. de doorrit van Namen, de installaties van Genk-Goederen, de bocht L 35/36, enz.
  - De overeenkomstige bedragen liggen hoger dan wat in het plan 2001-2012 was voorzien, nl. 57 miljoen €, en dit ingevolge de vertraging bij de uitvoering ervan.
  - Algemeen genomen zullen deze projecten in 2007 voltooid zijn.
    - > Projecten op middellange en lange termijn : 460 miljoen €
  - Het gaat om projecten van middelgrote omvang in budgettaire termen (L 21, L 58, Duffel, L 24, enz.) en om belangrijker projecten die op middellange en lange termijn dienen gerealiseerd (GSMR, 2de spoorontsluiting Antwerpse haven, nieuwe lijnen in Wallonië of equivalent, L 50 A, Gent-St.-Pieters, L 51 A, ontwikkeling Linkeroever, enz.).
  - De overeenkomstige bedragen liggen maar een beetje lager dan die welke oorspronkelijk in het plan 2001-2012 voorzien waren, behalve voor de 2de spoorontsluiting van de Antwerpse haven (- 225 miljoen €) en de nieuwe lijnen in Wallonië of equivalent (- 155 miljoen €).
    - > Geprefinancierde projecten (2) : Budget : 120 miljoen €  
Fysiek : 588 miljoen €
  - Het gaat om de eerder vermelde projecten waarvan de indienstelling naar schatting kan voorzien worden tegen 2009 voor de Liefkenshoektunnel
    - 2010 voor de diablo
    - 2009 voor Zeebrugge
    - 2010 voor lijn 130
    - 2010 voor lijn 161-162
- Bijkomende opmerking i.v.m. lijn 161/162

De (via prefinanciering) gebudgetteerde capaciteitsuitbreidingsinvesteringen op de as Brussel-Luxemburg stemmen overeen met die welke voorzien waren in het oorspronkelijk plan van de NMBS, dat erop gericht was de rittijden op deze as te verkorten. Concreet laten ze toe de snelheden te verhogen bij de in- en uitrit van de stations Gembloers, Ciney en Jemelle.

De complementaire investeringen waarmee de snelheid tot 160 km/uur kan opgetrokken worden, overeenkomstig het oorspronkelijk project van de NMBS, betreffen hoofdzakelijk spoorvernieuingswerken met eventuele verbreding van de spoorafstand en verhoging van het loopvlak, alsook de rechtekking van bepaalde bochten ten zuiden van Namen.

De NMBS moet onderzoeken in welke mate deze investeringen verenigbaar zijn met het project EuroCap-Rail, project waarvan ze de haalbaarheid op technisch en financieel vlak bestudeert.

In ieder geval zullen, indien het project EuroCap-Rail weerhouden wordt, bepaalde projecten binnen de enveloppe in het Waals Gewest moeten gherdefinieerd worden.

- Impact van de prefinanciering na 2007

De prefinanciering maakt het mogelijk de uitvoering van de overeenkomstige projecten te versnellen, maar blijft uiteraard niet zonder gevolgen op de marges die beschikbaar zullen zijn om na 2007 andere projecten te realiseren.

Deze impact zal afhangen van de modaliteiten voor de terugbetaling van de kapitaalannuïteiten, die nog met de gewestelijke overheden moeten besproken worden, maar de onderstaande tabel kan al een idee geven van de sommen die zullen moeten terugbetaald worden.

	2004-2007	Voorbij 2007
Prefinanciering	588 miljoen €	705
Terugbetaling van de kapitaalannuïteiten	120 miljoen €	1.173

In ieder geval zal de NMBS zich pas tot de uitvoering van de met deze geprefinancierde projecten overeenstemmende werken verbinden wanneer er met de Gewesten vaste akkoorden zullen bestaan over deze prefinanciering en de uitvoeringsmodaliteiten ervan.

#### 7.4. GEN – Bijlage 5.

De voor de verschillende lijnstukken van het GEN-project voorziene budgetten zijn gedetailleerd weergegeven in bijlage 4.

- Wat de geplande capaciteitsuitbreidingen tussen Brussel en Ottignies, Brussel en Nijvel en Brussel en Denderleeuw betreft, werden de nodige vergunningsaanvragen door de NMBS ingediend binnen de termijnen die zijn voorzien in het samenwerkingsakkoord m.b.t. het plan 2001-2012.

De procedures lopen nog steeds en de bouwvergunningen zouden moeten afgeleverd worden in het 2de semester 2004, opdat de werken begin 2005 zouden kunnen starten.

- Wat het lijnstuk Watermaal-Schuman-Josaphat betreft, zouden de eerste werken m.b.t. het bovengronds baanvak begin 2004 kunnen aangevat worden. Voor de tunnel Schuman-Josaphat daarentegen werd er beroep ingesteld na de aflevering van de vergunning en zullen de werken niet vóór 2005 kunnen starten. Naar schatting zal het project een vertraging van ongeveer 2 jaar oplopen, onder meer ingevolge de evolutie van de procedures.
- De afwerking van de bocht van Nossegem is gepland tegen eind 2005.

#### 7.5. Rollend materieel – Bijlage 6.

Er werd een bedrag van 944 miljoen € gebudgetteerd voor de aankoop en de modernisering van het rollend materieel; de details zijn opgenomen in bijlage 5.

Samengevat werden de volgende oriëntaties in aanmerking genomen :

- 141 miljoen € voor de aankoop van 8 stellen 220 km/uur tussen 2004 en 2007, voor de verbindingen :
  - \* Brussel-Antwerpen-Breda
  - \* Brussel-Amsterdam
- 123 miljoen € voor de aankoop van 110 bijkomende M6-rijtuigen van 2004 tot 2006
- 145 miljoen € voor de aankoop van een eerste schijf van 40 elektrische meerspanningslocomotieven in 2005 en 2006, voor de behoeften van B-Cargo
- 103 miljoen € voor het begin van de levering van het GEN-materieel.

Er loopt momenteel een marktraadplegingsprocedure in het vooruitzicht van de aankoop van het equivalent van 14 400 plaatsen voor een globaal bedrag van + 300 miljoen €. De effectieve bestelling van het materieel zal evenwel moeten bekeken worden in het raam van de met de overheid te voeren discussies i.v.m. de dekking van het exploitatietekort.

- 97 miljoen € voor de renovatie (zonder airconditioning) van de motorstellen 66/79 en break en van de M4-rijtuigen
- Diverse uitrustingen (waaronder ETCS en GSM-R) en verbouwingen.

Het tussen 2004 en 2007 geprogrammeerd bedrag vertegenwoordigt een vermindering met 750 miljoen € t.o.v. wat oorspronkelijk in het plan 2001-2012 was voorzien.

Dit verschil is hoofdzakelijk te wijten aan :

- het uitstel van de aankoop van vierledige motorstellen vanaf 2004 (184 miljoen €)
- de vertraging bij de aankoop van het GEN-materieel (127 miljoen €)
- het niet aankopen van internationale rijtuigen (113 miljoen €)
- het uitstel van de aankoop van HST-stellen 300 km/uur (113 miljoen €)
- de vertraging bij de aankoop van locomotieven (70 miljoen €)
- het niet aankopen van de bijkomende motorwagens (80 miljoen €)
- de vermindering van de voor de renovaties voorziene budgetten (50 miljoen €)

#### 7.6. Productiemiddelen – Bijlage 7.

In de rubriek « productiemiddelen » zijn hoofdzakelijk de volgende posten opgenomen :

- de dienstgebouwen (onder meer werkplaatsen infrastructuur en LCI's)
- de uitrustingen (onder meer werktuigen van de baan)
- de onderhoudswerkplaatsen voor het rollend materieel
- de informatica

Globaal bedraagt het budget 573 miljoen €, wat een stijging met 319 miljoen € betekent t.o.v. wat in het plan 2001-2012 was vooropgesteld. Deze verhoging is te wijten aan de volgende factoren :

- Informatica : heractualisering van de behoeften en integratie in het budget van investeringen die vroeger gedebudgetteerd waren
- Dienstgebouwen : versnelling van de bouw van de LCI's in het raam van het ondernemingsplan
- Onderhoudswerkplaatsen voor het materieel : heractualisering van de behoeften en start van de bouw van 2 nieuwe werkplaatsen in het raam van het ondernemingsplan

#### 7.7. HST - Bijlage 8.

De details van de lijnstuk per lijnstuk voor de HST geplande infrastructuurinvesteringen zijn opgenomen in bijlage 7.

Het gaat om de investeringen ten laste van HST-Fin (zuiver HST) en van de FOD (HST gemengd).

Het is de bedoeling het HST-project van grens tot grens te voltooien tegen eind 2006 (midden 2007 voor het lijnstuk tussen Luik en de Duitse grens).

## 7.8. Regionale verdeling – Bijlage 9.

Het in het raam van het plan 2001-2012 gesloten samenwerkingsakkoord bepaalt het volgende :

« Het basisprincipe wil dat de financiering van de investeringen, buiten de investeringen die worden uitgevoerd op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, investeringen in rollend materieel en bijzondere projecten waarop geen enkele verdeelsleutel van toepassing is, gebeurt volgens de 60/40-verdeelsleutel voor elk burgerlijk jaar tussen 2001 en 2012.

In punten 3, 4 en 5 hieronder worden de specifieke projecten beschreven waarop geen enkele verdeelsleutel van toepassing is.

## 3. Projecten van nationaal belang

De infrastructuurwerken betreffende de toegang tot de luchthaven van Brussel-Nationaal (10 miljard) worden buiten het Vlaamse aandeel gehouden.

## 4. Transregionale projecten

De lijnen 161 en 124 op het Vlaams grondgebied en de moderniseringswerken op deze lijnen op het Vlaams grondgebied (8,2 miljard) worden uit het Vlaamse aandeel gehouden.

## 5. Transnationale en internationale projecten

De modernisering van de lijn naar Luxemburg wordt voor een bedrag van 6,6 miljard uit het Waalse aandeel gehouden. »

Bijlage 9 bevat de details van de regionale verdeling van de rubrieken betreffende de klassieke infrastructuren, het GEN en de HST.

## Notes

- (1) De volgende bijkomende projecten zullen eveneens het voorwerp uitmaken van prefinanciering :
- spoorwegaansluiting van de voorhaven van Brussel : te bepalen op basis van een uit te voeren studie i.v.m. het vekeerspotentieel ;
  - nieuwe lijnen in Wallonië of equivalent (EuroCap-Rail – aansluiting Gosselies – Waalse dwarslijn : te bepalen in functie van de stand van vordering van de studies i.v.m. de projectdefinitie.
- (2) Zie bladzijde 10.

## BIJLAGE 1

ALGEMENE TABEL 2004-2007 VERGELIJKING MET 2001-2012
--

## BIJLAGE 2

CAPACITEITSBEHOUD
-------------------

## BIJLAGE 3

ONTHAAL REIZIGERS
-------------------

## BIJLAGE 4

KLASSIEKE CAPACITEITSUITBREIDINGEN
------------------------------------

## BIJLAGE 5

GEN
-----

## BIJLAGE 6

ROLLEND MATERIEEL
-------------------



## BIJLAGE 7

PRODUCTIEMIDDELEN
-------------------

## BIJLAGE 8

HST
-----

## BIJLAGE 9

REGIONALE VERDELING
---------------------

## BIJLAGE 10

PLAN 2004-2007 OVERLEGCOMITE FEDERALE STAAT/GEWESTEN
---

**Overleg met de Gemeenschappen en de Gewesten**

## IV. De Spoorwegen

## 8. De NMBS

Het Overlegcomité keurt de tabellen goed die de prioriteiten van elk Gewest verzoenen met de operationele haalbaarheid en de financiële mogelijkheden van de NMBS. Na akkoord van de NMBS en de Federale Overheid, hebben de Gewesten het recht, naar gelang van hun prioriteiten, de identificatie van de projecten die een prefinanciering krijgen en het bedrag van de annuïteiten te herzien voor de terugbetaling in kapitaal verzekerd door de Federale Overheid. Hiertoe dienen twee limieten gerespecteerd te worden : enerzijds de investeringsdotatie bepaald door het beheerscontract en, anderzijds, de sleutel 60/40.

Het mechanisme van de prefinanciering in het kader van het samenwerkingsakkoord moet uitgevoerd worden, met dien verstande dat, indien beroep wordt gedaan op derden buiten de perimeter « overheid », deze de nodige leningen zullen aangaan.

Het samenwerkingsakkoord zal worden aangevuld met een bepaling dat, in geval van prefinanciering via niet-federale vehikels, de NMBS haar financiële verplichtingen zal nakomen en dat telkens duidelijk zal gestipuleerd worden dat de eigendom in fine terugkeert naar de NMBS of het filiaal van de NMBS dat de infrastructuur beheert.

De geprefinancierde projecten betreffen de Diabolo, de Liefkenshoektunnel, de spoorweginstallaties van Zeebrugge, de enveloppe van Waalse projecten en de Brusselse prefinanciering. Het eerste project zal verzekerd worden door een financieel vehikel dat toelaat de schuldenlast te laten wegen op een derde, andere dan de Staat. Het tweede en derde project zullen geprefinancierd worden op het niveau van de Vlaamse enveloppe.

De Waalse Regering wenst een prefinanciering aan volgende projecten te verlenen :

- de verbetering van de as Brussel-Luxemburg in het kader van het projet Eurocap Rail;
- de modernisering van de lijn 130 tussen Namen en Charleroi;
- haalbaarheidsstudies en de eerste tranches van realisaties van een nieuwe Waalse as, met als eerste aandachtspunt de aansluiting van Gosselies op het huidige spoorweginet naar Charleroi, enerzijds, en Brussel, anderzijds;
- het beleid inzake het onthaal van de reizigers;
- de investeringen verbonden aan de ontwikkeling van het goederenverkeer.

Het Brussels Gewest zal de techniek van prefinanciering gebruiken voor de aansluiting van de containerterminals in Brussel.

- Wat het GEN betreft, bevestigt de Federale Overheid haar verbintenis alles in het werk te stellen om de middelen binnen het begrotingsfonds vrij te maken naar gelang van de reële vooruitgang van de werken. Het samenwerkingsakkoord zal worden uitgevoerd volgens de tabel in bijlage. De techniek van prefinanciering zal gebruikt worden voor « te lokaliseren » projecten. Wat het rollend materiaal betreft, wordt een werkgroep, bestaande uit vertegenwoordigers van de leden van het Overlegcomité, belast om, enerzijds, de voldoende kwantiteit en kwaliteit, te bestellen door de NMBS om aan de operationele behoeften van het GEN te voldoen, te bepalen en, anderzijds, de manier te bepalen waarop het exploitatietekort zal worden gedekt.
- In het geval waarin bepaalde GEN-projecten een achterstand oplopen als gevolg van vergunningen of technische problemen die aan de projecten verbonden zijn, zullen de overeenstemmende middelen op prioritaire wijze worden gebruikt om andere GEN-projecten te versnellen.
- In het geval waarin bepaalde GEN-projecten een achterstand oplopen als gevolg van vergunningen of technische problemen die aan de projecten verbonden zijn, binnen het deel toegewezen aan het Brussels Gewest, zullen de werken Brussel-Zuid - Schaarbeek in dezelfde mate worden versneld.

## Synthese per rubriek

(mio €'04)

	2004			2005			2006			2007			Totaal	
	2001 - 2012	2004 - 2007		2001 - 2012	2004 - 2007		2001 - 2012	2004 - 2007		2001 - 2012	2004 - 2007		2001 - 2012	2004 - 2007
Capaciteitsbehoed	356	307,4		327	307,4		334	287,3		349	304,3		1.367	1.206
Onthaal	88	86,3		49,5	99,9		49,3	106,5		49,1	86,1		206	379
Klassieke uitbreidingen	171	106,3		228	124,2		363	212,6		564	260,2		1.326	703
GEN infra	109,8	72,6		137,4	120,5		197,1	198,3		262,7	221,1		707,0	612
Rollend materieel	349	224,2		385	253,8		533	269,4		427	196,5		1.694	944
Treinen	308	210,0		349	238,2		492	247,0		386	173,0		1.536	868
Wagens	41	14,2		36	15,3		41	22,4		41	23,5		159	75
Productiemiddelen en dienstgebouwen	26	34,5		20	43,2		17	35,7		17	62,1		81	166
Dienstgebouwen	11	18,0		7	26,7		5	19,2		5	35,6		28	90
Herstructurering, uitrustingen	15	16,5		13	16,5		12	16,5		12	16,5		52	66
Werkplaatsen materieel	48	27,1		26	38,9		16	38,8		15	81,2		104	186
Diversen	50	58,6		38	54,3		23	54,4		23	54,5		134	222
Informatica	27	48,0		22	43,9		16	43,9		13	43,9		77	180
FM	2	3,9		2	3,1		2	3,1		2	3,1		9	13
Diversen	21	6,6		14	7,3		5	7,4		8	7,5		48	29
HST	559	557,4		332	447,1		108	255,9		10	63,6		1.009	1.324
FOD	153	133,5		83	103,4		16	52,4		2	18,2		254	308
FIN	388	418,4		250	338,9		91	199,5		7	44,5		747	997
EF	8	7,4		5	6,7		2	4,0		0	0,9		15	19
Optionele enveloppe		50,2												50
reserve		34,7												35
fysiske projecten		15,5												15
Totaal (met terugbetaling prefin)	1.726	1.526		1.544	1.489		1.640	1.459		1.717	1.320		6.627	5.792
Prefinanciering					89,9			244,5			289,9			624
Totaal budget (met terugbetaling prefin)	1.726	1.525		1.544	1.489		1.640	1.459		1.717	1.320		6.627	5.792
Totaal fysiek (zonder terugbetaling prefin)	1.726	1.525		1.544	1.578		1.640	1.650		1.717	1.537		6.627	6.289

  

Financieringsbronnen van het budget					
FOD	885	841	877	910	3.513
FIN	416	337	200	45	997
GEN	73	145	222	276	716
EF	150	166	160	89	565

## Rubriek Capaciteitsbehoud

[mio €'04]

	2004	2005	2006	2007	Totaal
<b>Behoud (FOD + EF)</b>	<b>307</b>	<b>307</b>	<b>287</b>	<b>304</b>	<b>1.206</b>
I-1 Investerings van algemeen belang	22	20	18	20	80
I-2 Modernisering knooppunten	51	48	27	28	153
I-3 Modernisering grote assen	121	128	137	134	520
I-4 Complementaire assen	34	31	27	41	133
I-5 Bijsporen	4	4	4	4	15
I-6 Infrastructuur goederen	18	18	17	20	72
I-7 Kunstwerken	35	34	34	34	136
I-8 Overwegen	11	10	10	10	42
I-9 Veiligheidsinstallaties	13	15	12	13	53

	2004	2005	2006	2007
<b>N</b>	<b>249</b>	<b>242</b>	<b>233</b>	<b>241</b>
I-1 Investerings van algemeen belang	10	9	7	9
I-2 Modernisering knooppunten	23	23	20	21
I-3 Modernisering grote assen	106	105	105	105
I-4 Complementaire assen	34	30	26	31
I-5 Bijsporen	4	4	4	4
I-6 Infrastructuur goederen	17	18	17	18
I-7 Kunstwerken	35	34	34	34
I-8 Overwegen	11	10	10	10
I-9 Veiligheidsinstallaties	9	9	9	9

	2004	2005	2006	2007
<b>ETCS</b>	<b>2</b>	<b>5</b>	<b>24</b>	<b>37</b>
I-1 Investerings van algemeen belang				
I-2 Modernisering knooppunten		2	1	
I-3 Modernisering grote assen		2	23	26
I-4 Complementaire assen				9
I-5 Bijsporen				
I-6 Infrastructuur goederen				2
I-7 Kunstwerken				
I-8 Overwegen				
I-9 Veiligheidsinstallaties	2	1		

	2004	2005	2006	2007
<b>TELECOM</b>	<b>15</b>	<b>17</b>	<b>16</b>	<b>17</b>
I-1 Investerings van algemeen belang	12	11	11	11
I-2 Modernisering knooppunten	1	1	1	1
I-3 Modernisering grote assen	0	0	0	0
I-4 Complementaire assen	0	1	1	1
I-5 Bijsporen				
I-6 Infrastructuur goederen	0			
I-7 Kunstwerken				
I-8 Overwegen				
I-9 Veiligheidsinstallaties	2	4	3	4

	2004	2005	2006	2007
<b>3/5 kol</b>	<b>42</b>	<b>42</b>	<b>14</b>	<b>9</b>
I-1 Investerings van algemeen belang				
I-2 Modernisering knooppunten (P2/4/6/8)	27	22	5	6
I-3 Modernisering grote assen	15	20	9	3
I-4 Complementaire assen				
I-5 Bijsporen				
I-6 Infrastructuur goederen				
I-7 Kunstwerken				
I-8 Overwegen				
I-9 Veiligheidsinstallaties				

**Rubriek Onthaal**

(in miljoen €)

Legende: plan 2004 - 2007  
plan 2001 - 2012

	2004	2005	2006	2007	Totaal	>2007
<b>Onthaal (zonder prefin)</b>	<b>88</b>	<b>100</b>	<b>108</b>	<b>88</b>	<b>375</b>	<b>488</b>
	<b>58</b>	<b>50</b>	<b>49</b>	<b>49</b>	<b>206</b>	<b>235</b>
Grote projecten	88,0	72,8	81,1	86,2	281,4	208
	53,3	42,5	43,1	41,9	180,9	83
BRUSSEL-ZUID	1,6	2,9			4,5	34
	4,1	4,1	4,1	5,5	17,8	21
BRUSSEL-CENTRAAL	1,1	4,4	7,0	7,0	19,5	
	3,9	4,3	1,9		10,1	
BRUSSEL-NOORD	1,2	2,6	6,9	2,7	13,5	32
	2,7	2,7	3,0	0,7	9,2	11
BRUSSEL-SCHUMAN						
	0,5	0,6			1,0	
BRUSSEL-LUXEMBURG	3,0	3,6	3,6	1,0	11,3	
ETTERBEEK			0,1	0,1	0,2	6
						5
HALLE	0,2	1,0			1,3	
	0,4				0,4	
ANTWERPEN-CENTRAAL	10,0	13,1	11,0	0,2	34,4	
	9,1	4,9			14,0	
ANTWERPEN-BERCHEM	0,7			0,5	1,2	3
		0,5	0,7	1,4	2,7	2
LEUVEN	6,8	10,7	10,7		28,3	
	5,6	1,4			6,9	
MICHELEN				1,3	1,3	3
			2,5	2,8	4,9	9
MOL	0,7	0,9	2,1	0,4	4,1	
		0,4	2,2	0,4	3,6	
VILVOORDE				2,5	2,5	6
BRUGGE	0,1	3,1	4,1	4,6	11,9	25
	5,5	5,5	6,9	5,5	23,3	7
GENT-ST-PETERS	0,3	8,2	6,6	6,6	21,7	27
	2,7	2,7	4,1	6,8	16,4	23
HASSELT		1,3	1,3	1,3	4,5	3
AALST						1
BLANKENBERGE	0,0	0,3	0,3	0,3	0,8	0
DENDERLEEUV						3
DENDERMONDE			1,4	2,6	4,5	1
	0,3	0,3		0,4	0,4	12
KORTRIJK	2,7	2,7	2,7	3,3	11,5	
LOKEREN	0,2	0,2			0,3	3
OOSTENDE				0,9	0,9	1
UDENARDE	0,6			0,6	1,6	1
SINT-NIKLAAS	3,1				3,1	3
	0,3	0,5	0,3		1,1	
ZOTTEGEM				0,1	0,1	1
ANDENNE						1
	0,6	0,3			0,9	2
AARLEN	0,1				0,1	1
GEMBLDERS				0,8	0,8	5
	1,9	0,3			2,1	
LUK-GULLEMINS	19,0	17,4	23,5	11,3	71,1	
	8,2	9,6	10,4	10,4	38,6	7
LIBRAMONT						2
LUK-PALEIZEN		0,4	1,6	2,6	4,6	
NAMEN	2,2	1,7	0,4		4,3	
CHARLEROI-SUD	4,0				4,0	
	1,5	0,3	0,4		2,2	0
LA LOUVIERE-CENTRE		0,3	0,3	0,3	0,9	
LUTTRE				0,3	0,3	1
				0,4	0,4	
BERGEN	3,0				3,0	
	1,4	0,5	0,0	0,0	0,5	0
MOESKROEN			0,9	0,5	1,5	2
ZINNIK				0,2	0,2	2
		0,8	0,2	0,2	1,2	1
DOORNIK				0,3	0,3	6
	0,9		1,3	0,8	3,0	1
terugbetaling prefin Bergen		0,2	1,0	2,4	3,6	17
terugbetaling prefin Charleroi		0,1	0,6	2,4	3,1	13
<b>Andere projecten</b>	<b>22,8</b>	<b>27,8</b>	<b>26,3</b>	<b>38,9</b>	<b>115,9</b>	<b>281</b>
	4,7	7,0	6,2	7,2	25,1	141
Verhoging perrons	1,6	4,5	4,5	6,7	17,2	51
Schulthuisjes, OD, verlichting	2,3	1,5	1,5	2,1	7,5	19
Renovatie FMI	1,6	4,0	4,0	4,0	13,7	39
Diverse renovaties	5,5	5,3	5,3	5,9	21,9	36
PBM	0,2	1,4		2,0	3,7	32
Parkings	2,6	2,4	2,4	2,4	9,7	17
Andere	0,7	1,1	0,6	1,6	4,1	8
GEN			0,7	6,1	6,8	63
Telecom	7,8	7,7	6,3	5,0	26,8	27
<b>Rezigens</b>	<b>5,8</b>				<b>5,8</b>	
<b>Prefinanciering</b>		<b>19,2</b>	<b>14,4</b>	<b>2,8</b>	<b>36,3</b>	
BERGEN		10,2	10,2		20,4	
CHARLEROI		9,0	4,2	2,8	15,9	

## Rubriek Uitbreidingen

(mio €04)

 legende: plan 2004 - 2007  
plan 2001 - 2012

FOD

	<2004	2004	2005	2006	2007	Totaal	>2007
Charleroi-Sud : aanpassingen	8	4,5	2,0	1,5		8	
	9	0,7				1	
Doomit Namen	17	3,4	12,2	8,8		24	
	21	6,8	4,1			11	
Verbinding Aubange - Mont-St-Martin	1	5,5	0,2			6	
	3						
Monceau-vorming : spoorrennen		0,5	3,1	6,2	6,1	16	
	4	2,7	2,7	1,9		7	
L135A : versterking	7	4,9	3,8	3,9	6,3	19	10
	9	6,2	4,4	4,4	4,7	20	7
Genk-Goederen : uitbr. 6 sporen + elek.	0	5,6	4,9	2,2	2,6	15	
	6	1,4				1	
L36/35 : Bocht Leuven	0	3,0	7,2	4,9		15	
	1	6,0	7,3	1,8		15	
Zeebrugge : Bocht Y Terdoest		0,1	1,5	5,3		7	
			0,1	0,1	1,2	2	1
Herentals + Tielen : omvorming			0,1	1,4	3,3	5	
		1,4	0,8			2	
GSM-R	4	23,4	41,3	35,4	27,1	127	
	47	38,6	36,6	11,2		85	
Diverse W		0,0	1,0	0,2	0,5	2	11
	2	1,2	1,2	1,2	1,1	6	6
Haven van A'pen : LO + RO	45	22,7	20,1	17,1	9,9	70	5
	35	9,5	8,0	7,4	7,4	32	36
L50A : 3de en 4de spoor	12	14,2	10,2	18,6	28,9	72	210
	3	1,4	5,3	26,0	34,2	67	224
Diverse VL	4	4,4	1,4	8,0	3,1	17	24
	13	1,8	1,8	1,8	1,6	7	25
Cap-verhogende maatregelen Bel-Zuid - FSR	1	5,1	13,2	21,0	22,0	61	369
	11	21,9	26,1	20,8	22,7	92	328
Elektrificatie L24			0,1	0,5	2,4	3	
Nieuwe lijnen	1						755
	1	4,1	9,0	38,6	103,7	155	651
IJzeren Rijn : heropening Neerpelt-Woert	2	0,1	0,1	6,8	6,8	14	3
	9	2,7	2,7	2,7	2,2	10	0
L11 : verlenging		0,1	0,1	0,1	0,1	0	41
				0,3	0,3	1	41
Haven van A'pen : 3de toegang tot de haven	14	0,1	0,5	0,8	7,3	9	779
	5	4,1	32,8	93,1	104,0	234	564
L25 : aanpassing van traac te Duffel			0,1	0,3	4,7	5	14
	0	0,3	0,3	0,3	4,7	6	14
L25 : aanpassing van het station van Mechelen			0,1	4,5	13,7	18	65
				1,4	13,7	15	68
L51A : 3de spoor Brugge-Dudzele			0,1	5,1	14,9	20	44
	0	0,3	0,5	12,6	21,9	35	28
L58 : verhoging en afschaffing overwegen				0,5	6,8	7	20
				0,5	6,8	7	20
Vertakkingen Ledebeg - Melle en Schellebelle					0,3	0	14
					0,3	0	14
L21 : dubbel spoor en St-Truiden			0,1	0,5	6,8	7	40
		1,9	1,9	0,5	6,8	11	36
L50A : aanpassing Gent-St-Pieters				6,8	17,9	25	153
				6,8	17,8	25	153
Haven van Brussel				0,1	0,3	0,4	5
Nieuwe lijnen in Wallonië of equivalent (EuroCap-Rail, aansl. Gosselies, dwarslijn)	1	0,1	0,1	0,2	0,6	1	754
	1	4,1	9,0	38,6	103,7	155	651
L130+147	0	0,0	Prefinanciering			1	
	6	5,5	6,6	10,9	10,9	34	28
L161/162	0	1,3	Prefinanciering			1	
	5	9,6	9,6	9,6	9,0	38	45
Diabolo		1,9	Prefinanciering			2	
	8	14,4	21,9	35,4	62,9	135	268
Liefkenshoektunnel	0	0,5	0,5	38,3	93,1	132	468
	1	2,9	Prefinanciering			3	
Zeebrugge	3	6,2	15,7	14,9	12,7	50	21
marges							
	33	21,9	28,7	20,0	19,8	90	112
terugbetaling prefin L 130 + 147			0,3	1,4	9,2	10	100
terugbetaling prefin L161/162 en cpl't Namen			0,3	2,6	5,2	8	81
terugbetaling prefin Diabolo				20,4	20,4	41	370
terugbetaling prefin Liefkenshoektunnel				16,7	22,0	39	562
terugbetaling prefin Zeebrugge				10,9	11,9	23	50
<b>TOTAAL</b>	<b>117</b>	<b>106</b>	<b>124</b>	<b>213</b>	<b>260</b>	<b>704</b>	<b>3735</b>
	<b>236</b>	<b>171</b>	<b>228</b>	<b>363</b>	<b>664</b>	<b>1326</b>	<b>3161</b>

### Prefinanciering

Lijnen 130 + 147		5,8	14,2	19,6		40	80
L161/162 en complement Namen		23,9	21,6	15,3		61	28
Diabolo		9,4	28,8	68,6		107	304
Haven van A'pen : Liefkenshoektunnel		25,5	147,9	163,2		337	264
Haven van Zeebrugge		6,1	17,6	20,4		44	29
Haven van Brussel	te bepalen op basis van een uit te voeren studie i.v.m. het verkeerspotentieel						
Nieuwe lijnen in Wallonië of equivalent (EuroCap-Rail, aansl. Gosselies, dwarslijn)	te bepalen in functie van de stand van vordering van de studies i.v.m. de projectdefinitie						
<b>TOTAAL PREFIN</b>		<b>71</b>	<b>230</b>	<b>287</b>		<b>568</b>	<b>704</b>

<b>Totaal budget</b>	<b>117</b>	<b>106</b>	<b>124</b>	<b>213</b>	<b>260</b>	<b>704</b>	<b>3735</b>
<b>Totaal fysiek</b>	<b>117</b>	<b>106</b>	<b>194</b>	<b>391</b>	<b>480</b>	<b>1171</b>	<b>3268</b>
	<b>236</b>	<b>171</b>	<b>228</b>	<b>363</b>	<b>664</b>	<b>1326</b>	<b>3161</b>

# GEN-infrastructuren

[mio €'04]

	2004	2005	2006	2007	Totaal	>2007
<b>GEN infra</b>	<b>73</b>	<b>121</b>	<b>198</b>	<b>221</b>	<b>612</b>	<b>1.013</b>
L161 en bocht L139	16,3	32,2	66,0	66,0	180,5	306,7
<i>waarvan WG</i>	9,9	19,5	40,0	40,0	109,4	185,9
L124 Linkebeek - Nijvel	17,7	20,0	34,6	58,4	130,7	336,1
<i>waarvan WG</i>	10,3	12,7	19,6	33,7	76,3	197,3
L50A	11,5	24,7	43,2	38,6	118,0	179,4
<i>waarvan VG</i>	8,1	17,3	30,3	27,0	82,6	125,7
Bocht van Nossegem	6,7	5,9			12,6	
tunnel Watermaal - Schuman	15,7	28,3	43,7	46,1	133,8	131,8
stations en parkings	4,7	9,4	10,7	12,0	36,9	59,4

**Rubriek Materieel**

[mio €'04]

	2004	2005	2006	2007	Totaal
<b>Treinen</b>	<b>210</b>	<b>238</b>	<b>247</b>	<b>173</b>	<b>868</b>
<b>MS</b>	<b>48,0</b>	<b>72,7</b>	<b>100,2</b>	<b>120,1</b>	<b>341,0</b>
<b>aankopen</b>	<b>24,6</b>	<b>23,5</b>	<b>51,0</b>	<b>41,8</b>	<b>140,9</b>
8 V220 Bxl.- Breda	24,5	23,5	51,0	41,8	140,8
MW 41 (basis)	0,1				0,1
<b>GEN</b>		<b>24,2</b>	<b>24,2</b>	<b>54,7</b>	<b>103,2</b>
<b>renovaties</b>	<b>23,5</b>	<b>25,0</b>	<b>25,0</b>	<b>23,5</b>	<b>97,0</b>
Renovatie MS 66-79	15,3	15,3	15,3	15,3	61,2
Modernisering MS Break	5,7	5,7	5,7	5,7	23,0
Diverse	2,4	3,9	3,9	2,5	12,8
<b>HV</b>	<b>78,4</b>	<b>51,1</b>	<b>57,2</b>	<b>4,3</b>	<b>190,9</b>
<b>aankopen</b>	<b>73,1</b>	<b>46,4</b>	<b>52,6</b>		<b>172,2</b>
M6 basis	42,5	0,5	5,7		48,7
M6 aanvullend	30,6	45,9	46,9		123,4
HVI					
<b>renovaties</b>	<b>5,2</b>	<b>4,7</b>	<b>4,6</b>	<b>4,3</b>	<b>18,7</b>
M4	3,6	3,2	3,2	3,2	13,2
Diverse	1,6	1,5	1,4	1,1	5,6
<b>HLE</b>	<b>18,0</b>	<b>63,3</b>	<b>63,3</b>	<b>5,6</b>	<b>150,3</b>
<b>aankopen</b>	<b>17,3</b>	<b>61,2</b>	<b>61,2</b>	<b>5,1</b>	<b>144,8</b>
60 HLE (T.14)	17,3	61,2	61,2	5,1	144,8
115 HLE aanvullend					
<b>renovaties</b>	<b>0,6</b>	<b>2,1</b>	<b>2,1</b>	<b>0,5</b>	<b>5,4</b>
<b>HLD</b>	<b>43,6</b>	<b>29,9</b>	<b>1,1</b>	<b>2,8</b>	<b>77,5</b>
<b>aankopen</b>	<b>42,2</b>	<b>28,8</b>		<b>2,6</b>	<b>73,6</b>
type 77	0,2				0,2
type 78	39,7	26,4		2,6	68,7
rail-weg BC	2,4	2,4			4,8
<b>renovaties</b>	<b>1,4</b>	<b>1,1</b>	<b>1,1</b>	<b>0,2</b>	<b>3,8</b>
<b>HST</b>	<b>5,8</b>				<b>5,8</b>
<b>Diverse</b>	<b>16,2</b>	<b>21,2</b>	<b>25,1</b>	<b>40,3</b>	<b>102,8</b>
FOD	10,4	6,9	2,4	2,3	22,1
GSM-R	0,7	3,6	2,8	3,1	10,2
ETCS	5,1	10,6	19,9	34,8	70,4
<b>Wagens</b>	<b>14</b>	<b>15</b>	<b>22</b>	<b>23</b>	<b>75</b>
<b>Algemeen totaal</b>	<b>224</b>	<b>254</b>	<b>269</b>	<b>196</b>	<b>944</b>

## Dienstgebouwen en productiemiddelen

[mio €'04]

	2004	2005	2006	2007	Totaal
<b>Dienstgebouwen</b>	<b>18</b>	<b>27</b>	<b>19</b>	<b>36</b>	<b>99</b>
LCI en werkplaatsen II	7,5	19,8	12,2	28,7	68,1
Andere gebouwen	10,5	6,9	6,9	6,9	31,3
<b>Productiemiddelen</b>	<b>16</b>	<b>17</b>	<b>17</b>	<b>17</b>	<b>66</b>
Speciale werktuigen	9,5	15	15	15	55,4
Uitrustingen LCI	1,2	1,2	1,2	1,2	4,9
Diversen II	5,8	0	0	0	5,8

## Werkplaatsen materieel

[mio €'04]

	2004	2005	2006	2007	Totaal
<b>Gebouwen</b>	<b>17</b>	<b>29</b>	<b>29</b>	<b>71</b>	<b>145</b>
2 nieuwe werkplaatsen	0,0	0,7	10,4	37,0	48,1
andere	16,5	28,1	18,3	34,1	97,1
<b>Uitrustingen</b>	<b>11</b>	<b>10</b>	<b>10</b>	<b>10</b>	<b>41</b>

## Diverse

[mio €'04]

	2004	2005	2006	2007	Totaal
<b>Totaal</b>	<b>59</b>	<b>54</b>	<b>54</b>	<b>54</b>	<b>222</b>
informatica	48,0	43,9	43,9	43,9	179,6
FM	3,9	3,1	3,1	3,1	13,1
Diversen	6,6	7	7	8	28,9



# HST-infrastructuren

[mio €'04]

	2004		2005		2006		2007		Totaal 2004 - 2007	
	FIN	MIX	FIN	MIX	FIN	MIX	FIN	MIX	FIN	MIX
P1	1								1	
P2	8	2	12	2	7	1	2	0	29	5
P3	17	15	7	10	1	2	0	0	26	27
P4	11	20	8	14	10	13	5	7	34	53
P5	170		177		112		15		475	
P6	37	44	34	50	16	22	5	6	92	122
P7	154	47	72	18	35	9	8	2	269	76
P8	19	6	26	8	18	6	10	3	73	23
<b>Totaal</b>	<b>416</b>	<b>134</b>	<b>337</b>	<b>103</b>	<b>199</b>	<b>52</b>	<b>45</b>	<b>18</b>	<b>997</b>	<b>308</b>

# Regionale verdeling

Mio €'04

		2004	2005	2006	2007
<b>GEN</b>	W	20,2	34,3	62,0	76,3
	VI	14,8	26,3	33,8	31,0
<b>HST gemengd</b>	W	19,9	13,6	12,8	6,6
	VI	106,9	79,4	33,0	8,4
<b>klassiek</b>	W	191,5	175,8	174,6	180,7
	VI	226,4	230,1	307,9	355,4
<b>Totaal</b>	W	231,6	223,7	249,4	263,6
	VI	40,0%	40,0%	40,0%	40,0%
		348,0	335,8	374,7	394,8
		60,0%	60,0%	60,0%	60,0%

## Aperçu des implications des PPP, des besoins complémentaires et du budget 2005 sur les investissements SPF entre 2005 et 2007

### Overzicht van de gevolgen van de PPS, van de bijkomende behoeften en van het budget 2005 op de investeringen ten laste van de FOD tussen 2005 en 2007

Mio € 2004	Inv.plan/plan d'inv. (nov. 2003)		Evolution/ evolutie 2005-2007
Maintien de capacité Capaciteitsbehoud	899,7	- 10 maintien/behoud - 31 ETCS - 69 PPP/PPS L.161	790
Accueil Onthaal	292,3	+ 16,8 FMS + 8,8 FCR + 14,4 Brugge + 18,5 FBM + 16,9 TGV/HST + 25 Voy/Reiz	393
Extensions classiques Capaciteits- uitbreiding	597,2	130 A :- 5 Garocentre : + 5 Charleroi : + 4 Ligne/lijn 130 : +14 Monceau : - 2,8 Namur : + 10,3 Ligne nouv/nieuwe lijn. : - 0,5 Remb/Terugb. : -18  L 35/36 :+ 6,7 2 <sup>ème</sup> accès/2 <sup>c</sup> toegang : + 0,9 L 50 A : + 5,5 Diabolo : + 20,9 Marges : + 28 <sup>1</sup> Remb/Terugb.. : - 102,4  Diabolo : + 22,6 Schaarbeek : + 3,5 TGV/HST : -5,5 Divers. + 2,9  GSM-R : -16,8	570
TGV/HST mixte/gemengd	173,3	+ 45,5	219
Matériel roulant Rollend materieel	334,0	AM/MR 220 km/h : - 58 Renovatie/Rénovation : -13,1 M6 : + 41,8	337

<sup>1</sup> Marges à affecter en fonction des priorités et besoins (parkings par exemple) – Marges te besteden volgens de prioriteiten (bijvoorbeeld parkings)

Mio € 2004	Inv.plan/plan d'inv. (nov. 2003)		Evolution/ evolutie 2005-2007
		Locomot. : + 50 ETCS : - 40 Divers. : + 16 Terugkoop/Rachat : + 6,9	
Outils de production productiemiddelen	332,5	- 4 CLI + 12 MI - 12,5 Mat + 1,5 Divers.	329,5
TOTA(A)L	<b>2.629,0</b>		<b>2.638,5</b>

Mio € 2004	Inv.plan/plan d'inv. (nov. 2003)		Evolutie/evolution 2005-2007
RER/GEN infra	539,9	- 56,1	483,8 + optionele enveloppe optionnelle 2005 : 20,3
RER/GEN Roll mat/ mat roul	103,2	- 44,2	59 + optionele enveloppe optionnelle 2005 : 23
Préfinanc.	624,3		→ PPP/PPS : 366,9 <sup>2</sup>
RW	736,7 (40%)		746,1 (40%)
VG	1105,3 (60%)		1119,9 (60%)

<sup>2</sup> Ces montants ne dépendent que des contraintes techniques liées aux études et à l'avancement des travaux.  
Die bedragen hangen af van de technische vereisten m.b.t. de studies en het verloop van de werkzaamheden

## ANNEXE 2

**Préambule**

- (i) Afin de préserver, après réorganisation de la SNCB au 1<sup>er</sup> janvier 2005, une approche commune en matière de planification et de monitoring des investissements ferroviaires par les trois nouvelles sociétés ainsi qu'un système uniforme de suivi et de contrôle par l'Etat, la présente annexe est identique pour les contrats de gestion des SA SNCB-Holding, Infrabel et SNCB. Dans le texte qui suit, le cocontractant de l'Etat est désigné avec le terme générique « *Société* ». Toute modification au format des documents dont il est question dans la présente annexe, qui risque d'hypothéquer l'approche commune en matière de planification, de monitoring et de suivi, fera l'objet de concertation entre les trois *Sociétés* et la Direction générale Transport terrestre (DGTT).
- (ii) Le Comité d'Investissement assurera la bonne coordination des plans pluriannuels et programmes annuels d'investissement des trois *Sociétés*.
- (iii) La présente annexe définit les différents instruments de planification, de monitoring, de suivi et de contrôle des investissements ferroviaires et décrit les formats de présentation et des rapports.

**PLANIFICATION DES INVESTISSEMENTS FERROVIAIRES, SUIVI ET CONTROLE DE L'EXECUTION**

Les quatre instruments suivants sont actuellement utilisés pour la planification des investissements ferroviaires et interviennent dans le monitoring, le suivi et le contrôle de ces investissements, aussi bien en interne de la *Société* qu'en externe par la Direction générale Transport terrestre (DGTT) :

- le **plan d'investissement pluriannuel**, qui détermine la planification à long terme;
- le **programme d'investissement annuel** ou le **budget d'investissement**, qui fournit, sur base annuelle, une interprétation plus précise du plan pluriannuel;
- les **dossiers de projet**, qui fournissent la description, la planification, l'estimation des coûts et les prévisions budgétaires ainsi que les instruments de suivi pour les projets d'investissements ferroviaires caractérisés par une durée de réalisation délimitée par une date de fin de projet, à distinguer des projets à caractère continu, pour lesquels des **dossiers collectifs** sont établis;
- le dossier relatif à la **décision d'investissements** (appelée « **feu vert** » après avis favorable de la DGTT) qui fournit les informations détaillées sur la nature, le planning et le coût d'exécution des différents investissements (prestations en régie, marchés de travaux, de services ou de fournitures, etc.) faisant partie d'un projet.

Les chapitres I<sup>er</sup> à IV ci-dessous décrivent en détail chacun de ces quatre instruments ainsi que les mécanismes de suivi et de contrôle y relatifs.

Le chapitre V décrit la procédure de migration préconisée en vue de l'abandon, à terme, du dernier outil (avis préalable de la DGTT sur la décision d'investissements) en faveur du troisième outil (documents de projet), qui, à l'heure actuelle, est en cours de déploiement.

**I. LE PLAN D'INVESTISSEMENT PLURIANNUEL**

Le plan d'investissement pluriannuel de la *Société* comprend le planning des investissements ferroviaires sur plusieurs années en matière d'acquisition, de construction et de maintien de l'infrastructure ferroviaire et le planning des investissements en matériel roulant.

La coordination entre les plans d'investissement pluriannuels des trois *Sociétés* est assurée par le Comité d'Investissement.

**I.1 CONTENU ET FORME DU PLAN D'INVESTISSEMENT PLURIANNUEL**

Le plan d'investissement pluriannuel, tous modes de financement confondus, comprend au moins les éléments suivants :

1. La description et l'analyse du contexte européen et belge dans lequel le trafic ferroviaire évolue, notamment en matière de mobilité et en matière de sécurité d'exploitation.
2. L'état d'avancement en ce qui concerne l'exécution du plan pluriannuel précédent.
3. Les objectifs du nouveau plan d'investissement (objectifs stratégiques et spécifiques, aussi bien en matière de mobilité qu'en matière du niveau de sécurité d'exploitation), avec les références nécessaires aux décisions prises par les autorités compétentes.
4. La présentation du nouveau plan d'investissement pluriannuel, comprenant, entre autres, les documents suivants :
  - Un **tableau récapitulatif global**, établi selon un schéma clair et fixe pour toute la durée du plan, qui montre pour chaque année du plan le financement nécessaire quel que soit le mode de financement, pour chacune des six rubriques mentionnées ci-dessous et leurs subdivisions.

Les rubriques, les sous-rubriques et les subdivisions sont les suivantes :

**Rubrique I - Infrastructure : Investissements sur lignes classiques (non LGV).**

- I.1 Investissements d'intérêt général
- I.2 Modernisation des nœuds (dont Bruxelles, Anvers, Gand, Charleroi et Liège, respectivement numérotés de I.2.1 à I.2.5)
- I.3 Modernisation des grands axes (8 axes, respectivement numérotés de I.3.1 à I.3.8)
- I.4 Modernisation des axes secondaires
- I.5 Modernisation des voies accessoires
- I.6 Infrastructure marchandises (scindée de I.6.1 à I.6.6)
- I.7 Ouvrages d'art
- I.8 Passages à niveau
- I.9 Installations de sécurité

- I.10 Accueil de la clientèle
- I.11 Réseau Express Régional (RER)
- I.12 Mobilité Bruxelles

#### Rubrique II - Infrastructure : Investissements Bâtiments de service / Restructuration

- II.1 Bâtiments de service
- II.2 Moyens de production / Restructuration et équipements

#### Rubrique III - Investissements Lignes Grande Vitesse (LGV)

- III.1 Infrastructure (III.1.1 à III 1.8)
- III.2 Matériel roulant

#### Rubrique IV - Matériel roulant

- IV.1 Trafic voyageurs (ventilé en automotrices, voitures et locomotives, respectivement numérotées de IV.1.1 à IV.1.3)
- IV.2 Trafic marchandises
- IV.3 Ateliers et divers

#### Rubrique V - Informatique et Services généraux

Le numéro et la dénomination de ces (sous-)rubriques et de leurs subdivisions ne peuvent être modifiés. De nouvelles rubriques et/ou (sous-)rubriques et/ou autres subdivisions peuvent, cependant, être ajoutées, pour autant qu'elles soient nécessaires, selon l'évolution de la nature et des caractéristiques des investissements ferroviaires. De tels ajouts se feront en concertation avec la DGTT.

Ce tableau récapitulatif global comprend aussi, par ligne et dans des colonnes séparées :

- le montant, en K€ courants, des investissements éventuellement déjà réalisés au préalable en ce qui concerne les projets d'extension de capacité;
- le total du financement nécessaire pour le plan pluriannuel (en K€ constants);
- le montant, en K€ constants, du financement à planifier éventuellement après la période couverte par le plan pluriannuel en ce qui concerne les projets d'extension de capacité.

Ce tableau récapitulatif mentionne aussi, par année (colonne) :

- l'investissement total;
  - le sous-total de chaque (sous-)rubrique.
- Un tableau récapitulatif du plan d'investissement pluriannuel avec le **découpage du plan en projets d'investissement**. Ce tableau contient tous les numéros de projets envisagés, les intitulés exacts des projets, l'estimation totale de chaque projet, les dépenses réalisées avant la période couverte par le plan, le financement prévu par le plan ainsi que les dépenses à réaliser après la période couverte par le plan. Ce tableau fera ressortir clairement la ventilation, par projet, entre le maintien et l'extension de capacité.
- Les **sources de financement** et les montants financés par chaque source de financement. Les sources de financement suivantes sont différenciées :
- l'Etat fédéral, où il faut distinguer : les crédits budgétaires du SPF Mobilité et Transports, le Fonds RER et, le cas échéant, d'autres fonds (à spécifier);
  - les autorités régionales, en cas de pré ou cofinancement;
  - les éventuels véhicules de financements autres comme, par exemple, les Partenariats Publics-Privés (PPP);
  - le financement propre au TGV (solde du préfinancement de la SA Financière TGV);
  - la *Société*, où il faut distinguer : les fonds propres, les emprunts et les financements alternatifs;
  - des tiers, pour lesquels il est nécessaire de stipuler de quelle institution il s'agit (Union européenne, pays limitrophes, etc.).
- Cette information est complétée par toutes les informations utiles relatives au financement du plan d'investissement.
- La **répartition régionale** des investissements ferroviaires, plus spécifiquement les investissements localisables à charge de l'Etat fédéral, qui ont trait à l'infrastructure du réseau intérieur. L'aperçu global du co et du préfinancement par les régions sera également fourni.
- Des **informations complémentaires** par rapport aux principaux projets d'investissement. Cette information complémentaire est donnée selon le modèle de la fiche de projet, voir point III.

#### 5. Informations diverses et annexes.

#### I.2 DUREE DE VALIDITE, REVISION ET ACTUALISATION

Le planning pluriannuel des investissements ferroviaires est un planning à long terme.

Un plan d'investissement en exécution est soumis à une **révision** en profondeur à l'occasion de la préparation d'un nouveau contrat de gestion. La *Société* initie la préparation de cette révision au plus tard douze mois avant la fin de la durée de validité du contrat de gestion en vigueur et soumet, via la DGTT, au plus tard six mois avant cette date, le projet du nouveau plan d'investissement pluriannuel au Ministre ayant les investissements ferroviaires dans ses attributions.

Des **actualisations** intermédiaires, annuelles, sont également possibles.

S'il ressort du rapport d'évaluation annuel de l'*année a* (voir I.3) que certains montants ont été modifiés de manière substantielle, l'actualisation pour les années *a+2* et suivantes, doit être présentée pour approbation, via la DGTT, au Ministre ayant les investissements ferroviaires dans ses attributions. Le cas échéant, le projet de plan d'investissement pluriannuel actualisé est transmis à la DGTT avant la fin du mois de juin.

On entend par **modification substantielle** : toute modification en + ou en - de 15 % et plus par sous-rubrique (I.1, I.2, ) du tableau récapitulatif entre :

- la somme (des estimations actualisées pour l'*année a+1*, des dépenses réellement comptabilisées lors des années précédentes du plan d'investissement et des estimations actualisées pour les deux années suivantes du plan);
- la somme des estimations sur la même période dans le tableau récapitulatif initial ou modifié à l'occasion d'une actualisation précédente.

### I.3 RAPPORT, SUIVI DE L'EXECUTION

Avant le 30 juin de chaque année, la *Société* transmet via la DGTT un **rapport d'évaluation annuel** au Ministre ayant les investissements ferroviaires dans ses attributions. Ce rapport explique de manière claire l'état d'avancement du plan d'investissement pluriannuel (au terme de l'*année a*) et comprend les données suivantes :

1. Le tableau récapitulatif global du plan d'investissement pluriannuel dont il est question au point I.1.4, adapté comme suit (par sous-rubrique) :
  - pour les années précédant l'*année a* : les dépenses comptabilisées pendant ces années, indiquées par année dans une colonne séparée et exprimées en K€ de chaque année en question;
  - pour l'*année a* : les dépenses comptabilisées pendant cette année, en K€ de l'*année a* et, dans des colonnes séparées, les dépenses prévues selon le *plan d'investissement pluriannuel initial* (convertis en K€ de l'*année a*), de même que l'écart entre les deux exprimé en %;
  - pour les années suivant l'*année a* : le planning adapté des dépenses, indiqué par année dans une colonne séparée et exprimé en K€ de l'*année a*.

Dans ce tableau, « *plan d'investissement pluriannuel initial* » peut être remplacé par « *plan d'investissement pluriannuel actualisé* » à condition que cette actualisation ait été approuvée par le Ministre ayant les investissements ferroviaires dans ses attributions.

En marge de ce tableau, sont indiquées les indexations qui ont été appliquées et les montants du tableau récapitulatif du plan d'investissement pluriannuel initial (exprimés en K€ 2004).

2. Un tableau avec, pour les sous-rubriques, la même subdivision que le tableau dont question aux points I.1.4 et I.3.1 et, en ce qui concerne les colonnes :
  - une première colonne avec la somme des estimations adaptées pour l'*année a+1*, les dépenses réellement enregistrées pendant les années précédentes du plan d'investissement et les estimations adaptées pour les deux années suivantes du plan;
  - une deuxième colonne avec la somme de ces estimations sur la même période dans le tableau récapitulatif initial ou modifié à l'occasion d'une actualisation précédente;
  - une troisième colonne avec la différence exprimée en % entre les valeurs, par sous-rubrique, de la colonne 1 et la colonne 2.

Pour toutes les modifications en plus ou en moins supérieures ou égales à 15 % par sous-rubrique, ce tableau est accompagné d'une note explicative claire sur les causes de ces modifications. Les conséquences de ces modifications pour la bonne exécution du plan d'investissement pluriannuel sont expliquées de manière circonstanciée et des propositions sont formulées afin de limiter les conséquences négatives.

Ce tableau permet de voir s'il s'agit de modifications substantielles devant donner lieu à une actualisation intermédiaire du plan d'investissement pluriannuel à approuver par le Ministre ayant les investissements ferroviaires dans ses attributions (cf. I.2).

3. Le tableau récapitulatif du plan d'investissement pluriannuel avec son découpage en projets d'investissement (voir I.1) avec les mêmes renseignements que demandés sous I.3.1, mais ventilés par projet.
4. L'aperçu des montants versés effectivement par les différentes sources de financement jusqu'à l'*année a* et le planning y relatif pour les années suivantes.
5. L'aperçu de la répartition régionale des investissements ferroviaires.
6. Une explication critique résumée sur l'état de l'exécution du plan d'investissement pluriannuel et sur les perspectives pour les années suivantes.

Le contenu et le modèle de ce rapport sont à mettre au point ultérieurement en concertation entre les trois *Sociétés* et la DGTT.

Le suivi du plan d'investissement pluriannuel se fait également à l'aide du rapport sur les budgets d'investissement annuels, des documents de projet et des décisions d'investissement. Les chapitres II, III et IV examinent ces procédures en détail.

La DGTT veille, pour le compte de l'Etat fédéral, au suivi et au contrôle de la bonne exécution du plan d'investissement pluriannuel. La *Société* apporte toutes les informations qui sont demandées par les fonctionnaires de cette Direction générale dans le cadre de ce suivi et ce contrôle.

## II. LE PROGRAMME D'INVESTISSEMENT ANNUEL OU BUDGET D'INVESTISSEMENT

Le programme d'investissement annuel ou budget d'investissement reflète l'accomplissement concret annuel du plan d'investissement pluriannuel de la *Société* en vigueur.

La coordination entre les programmes d'investissement annuels des trois *Sociétés* est assurée par le Comité d'Investissement.

Le budget d'investissement annuel marque la différence entre le programme des dépenses d'investissement (« programme physique ») et le programme des décisions d'investissement (aussi appelé « programme feux verts »); il est établi en K€ courants.

Les budgets d'investissement annuels sont présentés chaque année, avant le 15 novembre de l'année qui précède celle à laquelle les investissements se rapportent, pour approbation, au Ministre ayant les investissements ferroviaires dans ses attributions, via la DGTT.

L'Etat dispose d'un délai de quarante cinq jours calendrier, à compter de la date de réception du programme par la DGTT, pour faire connaître sa position. Passé ce délai, le programme soumis à l'Etat est considéré comme étant accepté.

Remarque : à terme, après conclusion avec succès de la migration décrite en chapitre V, le programme d'investissement ne comportera que le seul programme des dépenses d'investissement (« programme physique »).

## II.1 CONTENU ET FORME DU BUDGET D'INVESTISSEMENT ANNUEL

Le budget d'investissement annuel comprend au moins les éléments suivants :

### 1. Le programme des dépenses d'investissement

Cette partie du budget d'investissement donne, sous la forme d'un tableau récapitulatif global, la liste et les dépenses prévues de tous les investissements qui seront réalisés pendant l'année concernée. Ce tableau est établi en référence au schéma dont question au point I.1, selon le classement hiérarchisé, précisé ci-dessous :

- niveau 1 : les différentes rubriques, les sous-rubriques et leurs subdivisions (numérotées), telles que définies au point I.1;
- niveau 2 : la subdivision entre maintien de capacité et extension de capacité;
- niveau 3 : les investissements pour le maintien de capacité sont, selon la (sous-)rubrique et pour autant qu'ils soient pertinents, répartis par District (« Département », Centre, Nord-est, Nord-ouest, Sud-est, Sud-ouest);
- niveau 4 : les *lignes de budget* groupées par spécialité « voies », « signalisation » et « installations électriques » en ce qui concerne le maintien de capacité; tous les projets en ce qui concerne l'extension de capacité;
- niveau 5 : davantage de détails dans les lignes de budget, si pertinents. Par exemple, sous « maintien de capacité – voies », une synthèse des travaux de voies prévus doit être mentionnée. Et pour les projets d'extension de capacité, les parties (marchés, phases, etc.) qui entrent en ligne de compte cette année-là sont mentionnées.

Ce tableau mentionne, par ligne au niveau 4, dans des colonnes séparées :

- le budget prévu pour l'année en question;
- la ventilation par source de financement. Les sources de financement à mentionner sont les mêmes que celles sous le point I.1.

Ce tableau mentionne aussi, par sous-rubrique et dans des colonnes séparées, le montant correspondant (actualisé) tel que prévu dans le plan d'investissement pluriannuel, ainsi que la différence exprimée en pourcentage entre ce montant et le budget annuel réellement projeté.

En marge de ce tableau, il convient d'indiquer quelle indexation a été appliquée par rapport au plan d'investissement initial (exprimé en K€ 2004).

### 2. Diverses synthèses du tableau récapitulatif du programme des dépenses d'investissement, avec entre autres, les éléments suivants :

- la ventilation du budget par projet d'investissement et les sous totaux « maintien » et « extension »;
  - le financement total par source de financement, avec référence aux moyens mis effectivement à disposition par chaque source pour l'année en question;
  - la répartition régionale des investissements localisables à charge de l'Etat fédéral, qui concernent l'infrastructure du réseau intérieur.
- ### 3. Commentaires sur le programme des dépenses d'investissement, avec mention des faits marquants pour l'année en question, comme le démarrage d'un projet important ou la mise en service d'une infrastructure terminée ou de nouveau matériel, etc.

Sous cette rubrique, la *Société* fournira des explications sur tous les écarts, par sous-rubrique, entre le budget annuel et le montant correspondant (actualisé) du plan d'investissement pluriannuel pour la même année, s'il dépasse 15 % ou plus (comme indiqué dans le tableau récapitulatif dont question au point II.1.1) : causes de l'écart, conséquences pour l'exécution du plan pluriannuel, conséquences pour d'autres investissements, etc.

### 4. Le programme des décisions d'investissement

Cette partie du budget d'investissement donne, sous la forme d'un tableau récapitulatif global, la liste et les montants de tous les investissements dont le suivi du financement est assuré par la DGTT et pour lesquels, pendant l'année *a* concernée, un dossier de décision d'investissements sera présenté à la DGTT.

Ce tableau est réalisé selon la même répartition hiérarchique que celle du programme des dépenses d'investissement.

Ce tableau mentionne par ligne, dans des colonnes séparées : le montant total des décisions d'investissements et leur ventilation sur les différentes années (*a*, *a+1*, *a+2*, etc.) pendant lesquelles les dépenses ont été programmées.

A la dernière page de ce tableau, le total de chaque colonne est mentionné et en dessous à la ligne suivante, le total des dépenses prévues pendant les années (*a*, *a+1*, *a+2*, etc.), résultant des décisions d'investissement attribuées dans le passé (le cas échéant, suivant une planification actualisée des coûts et des plannings d'exécution).

La somme des deux totaux sera comparée aux crédits budgétaires prévus dans le plan d'investissement pluriannuel pour les investissements ferroviaires du SPF Mobilité et Transports.

Dans un deuxième tableau, le programme des décisions d'investissement sera ventilé par projet d'investissement.

## II.2 RAPPORTS, AMENDEMENT, SUIVI & CONTROLE

La *Société* transmet, chaque année, deux rapports, via la DGTT, au Ministre ayant les investissements ferroviaires dans ses attributions :

- un **rapport d'avancement intermédiaire** sur l'état d'exécution (situation fin juin) du budget d'investissement en vigueur. Le rapport comportera une représentation de l'état de réalisation sous forme de rubriques (selon les niveaux définis sous II.1.1) et de projets;
- un **rapport annuel d'évaluation** qui mentionne clairement la manière dont, tant le programme des dépenses d'investissement, que le programme des décisions d'investissement de l'année écoulée ont été exécutés. Ce rapport consiste en des tableaux récapitulatifs comme décrits au point II.1, dans lesquels les données suivantes sont reprises dans des colonnes séparées :
  - pour le programme des dépenses d'investissement :
    - les dépenses initialement prévues;
    - les dépenses prévues après amendement;
    - les dépenses réellement comptabilisées;
    - la différence, en pourcentage, entre les dépenses prévues après amendement et les dépenses réellement comptabilisées.
  - pour le programme des décisions d'investissement :
    - les montants totaux initialement prévus en décisions d'investissement;
    - les montants revus après amendement;
    - les montants des décisions d'investissement pour lesquelles un avis favorable (« feu vert ») de la DGTT a été obtenu;
    - la différence, en pourcentage, entre les montants prévus après amendement et les décisions d'investissement avec avis favorable.



Ce rapport d'évaluation annuel est complété d'une explication critique résumée sur l'exécution du budget d'investissement, aussi bien en ce qui concerne le programme des dépenses que le programme des décisions d'investissement et pour tous les écarts de 15% ou plus entre le planning initial (par sous-rubrique) et les montants réellement réalisés avec une note justifiant ces écarts.

Le modèle des rapports est à mettre au point ultérieurement en concertation avec la DGTT.

Une fois par an, la *Société* peut également présenter un **amendement au programme d'investissement annuel** en vigueur afin de tenir compte de l'évolution de son exécution. Le projet d'amendement, établi selon le même format que le programme annuel, est soumis à l'approbation du Ministre ayant les investissements ferroviaires dans ses attributions. La transmission a lieu par l'intermédiaire de la DGTT, qui joindra son avis. Le projet d'amendement parviendra à la DGTT pour le 31 juillet de l'année dont le budget est visé par l'amendement. 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 au programme d'investissement annuel soumis à l'Etat est considéré comme étant accepté.

La DGTT veille, pour le compte de l'Etat fédéral, au suivi et au contrôle de la bonne exécution du budget d'investissement. La *Société* donne tous les renseignements qui sont demandés par les fonctionnaires de la DGTT dans le cadre de ce suivi et de ce contrôle.

### III. LES DOSSIERS DE PROJET/DOSSIERS COLLECTIFS ET LES FICHES DE PROJET

Remarque préalable : la planification et le monitoring des plans et programmes d'investissement par la *Société* ainsi que le suivi et le contrôle par la DGTT, se réaliseront à terme principalement à l'aide des dossiers de projet/dossiers collectifs, comme décrit ci-après. En chapitre V de cette annexe, la migration du système (actuel) d'autorisation et de suivi, basé sur les décisions d'investissements (Chapitre IV) vers le système basé sur les dossiers de projet/dossiers collectifs, est décrite. Pendant cette migration, les deux systèmes existeront en parallèle.

Les dossiers de projet et les dossiers collectifs constituent l'instrument le plus important en matière de suivi et de contrôle pour l'exécution des plans et programmes d'investissement. Ils fonctionnent tant comme instrument de suivi interne pour les services concernés de la *Société* que comme instrument de suivi externe et de contrôle pour l'Etat fédéral.

Le dossier de projet/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.

La *Société* élabore des **dossiers de projet** pour tous les projets d'investissement caractérisés par une durée de réalisation délimitée par une date de fin de projet, à distinguer des projets à caractère continu, pour lesquels des **dossiers collectifs** sont établis.

La *Société* nomme, pour chacun de ces projets, un maître de l'ouvrage et un chef de projet. Le maître de l'ouvrage est, pour le compte du service de la *Société* qui inscrit le projet dans son budget, titulaire du budget, des objectifs et de la représentation externe. Le chef de projet a la responsabilité du suivi de l'exécution du projet au sein d'une discipline ferroviaire (ex. infrastructure, matériel roulant, exploitation, etc.) et de la coordination entre les différentes spécialités ferroviaires (c'est-à-dire les activités au sein d'une discipline, comme par exemple, pour l'infrastructure : les travaux de voie, de signalisation, de caténaire, etc.). La *Société* prend toutes les mesures nécessaires pour permettre aux chefs de projet de remplir leur mission de façon optimale.

Outre les dossiers de projet/dossiers collectifs, destinés à la planification et au monitoring par la *Société* de l'ensemble des travaux d'investissement qu'elle entreprend et au suivi et contrôle par la DGTT des travaux réalisés pour le compte de l'Etat, la *Société* établit, une fois par an, pour chaque projet une **fiche de projet** destinée à la communication externe, notamment pour les Régions et pour le Comité Exécutif des Ministres de la Mobilité (CEMM), créé en exécution de l'Accord de coopération du 11 octobre 2001 entre l'Etat fédéral et les Régions relatif au plan d'investissement pluriannuel 2001-2012.

#### III.1 CONTENU ET FORME DES DOSSIERS DE PROJET/DOSSIERS COLLECTIFS ET FICHES DE PROJET/FICHES COLLECTIVES

Le contenu et la forme détaillée des documents de projet sont décrits dans le document « Manuel documents de projet », version 2005-1, à finaliser pour le 31 mars 2005, en concertation entre les trois *Sociétés* et la DGTT.

Toute modification ultérieure dans le but d'affiner et d'améliorer le système actuel d'information, de suivi et de reporting se fera en concertation entre les trois *Sociétés* et la DGTT.

La numérotation et l'identification des dossiers et des fiches sont effectuées conformément au système de gestion de version des documents décrit dans ce « Manuel documents de projet ».

Le contenu minimal des dossiers de projet (A), des dossiers collectifs (B), des fiches de projet (C) et des fiches collectives (D) est décrit ci-après.

Il est admis que la richesse des informations contenues dans les dossiers de projet est fonction du stade de développement du projet. L'absence de certaines informations, qui ne peuvent pas raisonnablement être disponibles, par exemple dans les premières phases du projet, ne constitue pas un motif suffisant pour considérer le dossier de projet comme incomplet et donc irrecevable. Ainsi, la découpe en marchés pourra être remplacée, dans un premier temps, par un devis établi sur base de prix unitaires globaux.

##### A. DOSSIER DE PROJET

Le dossier de projet est rédigé selon un schéma unique et comprend au moins les parties suivantes :

- Partie 1 : Données générales
- Partie 2 : Définition du projet
- Partie 3 : Plannings et ressources
- Partie 4 : Suivi de la réalisation

Les parties 1,2 et 3 décrivent la situation de référence du projet. La partie 4 décrit la partie monitoring continu du projet.

**PARTIE 1 : Données générales**

La partie « Données générales » doit fournir toutes les informations relatives aux personnes responsables du projet : chef de projet, promoteur, maître d'ouvrage.

Elle doit également comprendre les références au numéro du business case (si existant) et aux documents du Conseil d'administration de la *Société* relatifs au projet.

**PARTIE 2 : Définition du projet****2.1. Justification du projet**

Les données concernant la justification du projet se trouvent dans le dossier business case (si existant). Elles sont reproduites succinctement sous les points suivants :

**2.1.1. Nécessité et opportunités**

Description succincte :

- de la situation existante (celle existant avant la réalisation du projet);
- des problèmes qui vont de pair avec la situation existante;
- des attentes de la partie demanderesse.

**2.1.2. Objectifs du projet**

Description succincte :

- de la contribution aux objectifs de l'entreprise;
- des attentes et des résultats escomptés;
- des objectifs en matière de planning et de budget;
- de la contribution aux objectifs de l'Etat en matière de mobilité ou de transport de fret (objectifs stratégiques).

**2.1.3. Description de projet**

Description succincte :

- de la situation future;
- d'un plan d'ensemble.

**2.1.4. Références aux documents de gestion**

Les références doivent comporter les données suivantes :

- nom et numéro du document de gestion (par exemple le plan d'investissement, le contrat de gestion, les documents de gestion stratégique, les rapports du Comité de direction, les rapports du Conseil d'administration, des conventions, des mémorandums, des déclarations d'intention, des accords ou conventions de coopération, un Master plan, etc.);
- date;
- chapitre ou paragraphe;
- numéro de page.

**2.2. Délimitation du projet et division en sous-projets****2.2.1. Délimitation (scope)**

Cette section délimite le contenu du projet (délimitation physique (indication bornes km), délimitation pendant un processus, spécialités concernées, etc.). Il y est indiqué ce qui fait partie ou non du projet, ainsi qu'un couplage éventuel avec d'autres projets.

Les plans d'ensemble et les plans de situation du projet et de ses marchés, décrivant la situation initiale et la situation future, seront fournis à la DGTT (ces plans sont actuellement fournis avec les dossiers de décisions d'investissement). Ces plans seront, par ailleurs, remis à jour selon l'état d'avancement du projet.

**2.2.2. Risques**

Cette section reprend les éléments, susceptibles de compromettre la réalisation du projet, qui requièrent un suivi spécial pendant la réalisation du projet.

Pour des projets où il existe une interaction critique avec d'autres projets, ces zones d'interaction doivent être renseignées explicitement (avec renvoi aux dossiers de projet respectifs). Il convient également de noter la nature de l'interaction (par exemple la nécessité qu'un autre projet soit achevé avant de lancer le projet en question).

Les informations suivantes sont fournies :

- disponibilité des ressources;
- planning;
- permis, tests

**2.2.3. La division du projet en marchés**

Pour mieux maîtriser le projet, celui-ci est divisé en différentes activités constitutives.

Comme règle de base, il est opté en faveur d'une division en marchés. Un marché est un ensemble logique de tâches qui sont gérées par un seul fonctionnaire dirigeant. C'est ainsi que chaque fonctionnaire dirigeant qui est responsable de la réalisation d'une partie des marchés dans le cadre du projet, se voit attribuer des responsabilités spécifiques en matière de planning et de budget. Les tâches au sein du marché se rapportent à l'étude, aux travaux en entreprise, aux travaux en régie, etc., ou à une combinaison de ceux-ci.

L'ensemble des tâches formera de préférence une partie « réceptionnable » clairement délimitée et correspondra avec chaque marché à un numéro de fiche comptable unique.

Le chef de projet complète la description de projet par une liste des numéros de fiches comptables qui se rapportent au projet.

Il remplit un tableau de référence avec le budget et sa ventilation initialement programmé ou mis à jour. Dans celui-ci, chaque marché correspond à un budget, parallèlement à la division du budget en études, travaux, coordination en entreprise et en régie, le cas échéant fourniture de matières ou de tâches et une estimation de la date de début et de fin du travail. En dessous du tableau figureront les totaux par colonnes. Les montants pour le budget sont libellés en k€ de l'année en cours;

Ce tableau est actualisé tous les trimestres par le chef de projet qui indique les prix des marchés attribués.

### 2.2.4. Obligations légales

Cette section reprend l'ensemble des obligations légales à remplir sur les plans européen, national et régional, notamment les EIEs (Etudes d'Incidence sur l'Environnement), Natura 2000,

#### PARTIE 3 : Plannings et ressources

Cette partie a pour objet d'établir un lien entre le planning physique des travaux et le planning des ressources budgétaires prévues, plus particulièrement les montants inscrits au plan d'investissement pluriannuel. Des phases techniques importantes doivent être identifiables dans le plan pluriannuel à la lumière des montants correspondants plus élevés.

#### 3.1. Planning

Le planning comporte :

- Un planning de référence.

Le chef de projet travaille sur base d'une date de démarrage de référence X inconnue à partir de laquelle il élabore le planning (par exemple : « Si nous commençons au moment X, le projet sera achevé au moment X + 5 ans »). Si, lors de la réalisation, il apparaît que le planning de référence ne pourra pas être respecté, ce planning sera adapté.

Ce planning de référence fournit au moins les renseignements suivants :

- Planning administratif :
- Modifications éventuelles de toutes sortes de plans en vigueur dans les diverses Régions;
- Etudes préparatoires;
- Permis de bâtir;
- Autres permis et attestations éventuelles;
- Cahier spécial des charges;
- Approbation de l'adjudication.
- Planning réalisation :
- Date de début des travaux (globalement et par marché);
- Fin des travaux (globalement et par marché);
- Date de mise en service.
- Une représentation graphique du planning.

Le planning (administratif et technique) est reproduit graphiquement sous la forme d'un « bar-chart ». Pour les projets de grande envergure, il convient d'utiliser un logiciel de gestion de projet.

#### 3.2. « Milestones » et chemin critique

Pour faciliter une évaluation de l'état d'avancement du projet, le chemin critique et une liste explicite de « milestones » ou de moments clés du projet doivent être fournis obligatoirement. Par souci de lisibilité, cette liste comporte uniquement une énumération logique des moments clés (moments critiques) avec la date correspondante.

#### 3.3. Prévisions budgétaires

##### 3.3.1. Planning budgétaire

Le planning budgétaire de référence donne :

- le budget total nécessaire à la réalisation du projet. Le budget reprend les chiffres du plan d'investissement approuvé à long terme (par exemple le plan d'investissement 2004 -2007), les estimations budgétaires au-delà de la période renseignée dans le plan d'investissement, les dépenses antérieures à la période renseignée dans le plan d'investissement;
- une répartition du budget par marché et par année.

Les montants sont libellés en k€ de l'année de rédaction du planning budgétaire et en k€ courants.

##### 3.3.2. Sources de financement :

Ce point indique la ventilation du budget sur les diverses sources de financement suivant les clés de répartition prévues. Cela peut s'opérer globalement ou par groupes de marchés si le financement de certains marchés provient de différentes sources. Toutes les sources de financement doivent être mentionnées (par exemple : l'Etat fédéral en faisant distinction entre : les crédits budgétaires habituels du SPF Mobilité et Transports, le Fonds RER, ), les fonds propres de la Société, le financement propre au TGV, des Partenariats Publics Privés (PPP), toutes sortes de pouvoirs publics (par exemple les Régions, les communes, l'UE, les sociétés régionales de transport en commun (De Lijn, TEC, STIB), les autres financements alternatifs, les pays limitrophes, etc.).

Une explication présentera le raisonnement qui sous-tend la clé de répartition choisie (le cas échéant par marché) et des évolutions éventuelles en cours de projet.

#### PARTIE 4 : Suivi de la réalisation

##### 4.1. Evolution du budget global du projet.

Le dossier de projet reprend l'évolution des prévisions des dépenses globales du projet dans un tableau qui est mis à jour et complété semestriellement. Le tableau reprend, chaque fois, les dépenses connues, la répartition des montants estimés couverts par le plan d'investissement pluriannuels et les montants estimés à plus long terme pas encore approuvés.

##### 4.2 Evolution de la réalisation du projet - monitoring

La représentation synthétique de l'état d'avancement du projet et de ses marchés reprend les aspects suivants :

- planning;
- modification du scope;
- évolution et maîtrise des risques;
- évolution financière du projet fourni par marché (budget, dépenses par rapport au budget, dépenses par type de coûts, réalisation budgétaire et physique, total des dépenses par marché et par année);
- les mesures correctives à prendre.

L'état d'avancement, sur base trimestrielle, de ces différents aspects est résumé dans un tableau et expliqué plus en détail sous forme de texte.

#### 4.2.1. Planning actualisé

Sous ce point, il est procédé à une comparaison entre l'état actuel de la réalisation et le planning de référence ou la dernière version du planning. Le chef de projet donnera une motivation pour les écarts.

Le planning ne peut se limiter à donner un état des lieux ou à énumérer tout ce qui s'est produit dans le passé, mais doit également donner une image de l'évolution future du projet. Si l'état de la réalisation requiert des adaptations substantielles du planning, il est formulé une nouvelle proposition de planning (ce planning deviendra le planning de référence dans la prochaine version du dossier de projet).

#### 4.2.2. Modification du scope - évaluation des risques

Sous ce point, le chef de projet donne un aperçu des modifications du scope et des risques liés au projet, ainsi que de l'impact de celles-ci sur le planning, le budget et autres domaines concernés.

#### 4.2.3. Evaluation de l'état d'avancement technico-financier du projet

Le chef de projet doit donner des éclaircissements sur :

- l'évolution financière du projet : explication du budget de l'année en cours, évolution des dépenses, motivation des écarts, Si le nouveau montant budgétisé pour l'année en cours s'écarte de plus de 15 % du montant original prévu par rapport au budget d'investissement approuvé, le chef de projet doit fournir une motivation solide de cet écart par rapport au budget original.
- l'interaction entre le planning physique (technique) et le planning financier :
  - avancer ou différer certaines phases de projet physiques a pour conséquence que certains budgets se révéleront nécessaires plus tôt ou plus tard;
  - à l'inverse, certaines restrictions budgétaires ont des répercussions sur l'exécution physique du projet, voire sur le contenu du projet lui-même.

Ces conséquences doivent être développées explicitement ici.

S'il est décidé pour des raisons budgétaires de modifier le contenu du projet afin de rester dans les limites des estimations de départ, il doit être indiqué quelles mesures ont été prises à cet effet et quel est l'impact de ces mesures.

- La comparaison entre le taux de réalisation budgétaire et physique.

#### 4.2.4. Mesures correctrices

Le chef de projet doit également donner une analyse des problèmes du passé, et formuler ses perspectives d'avenir (problèmes prévisibles, points dans lesquels le projet risque de prendre du retard, etc.).

Sur la base de l'évaluation précédente, le chef de projet rédige un plan d'action en collaboration avec le maître d'ouvrage et/ou le promoteur de projet. Ce plan d'action comporte une description des mesures correctrices, de la date de réalisation proposée.

#### 4.3. Etat des « feux verts »

Remarque : cette rubrique disparaîtra dès que le système des « feux verts » sera abandonné (voir chapitre V).

Cette partie comporte une liste reprenant l'état des lieux par subdivision de projet en ce qui concerne les « feux verts ».

Les données suivantes concernant les « feux verts » doivent donc être indiquées :

- demandes de « feux verts » encore à introduire pour les travaux en cours ou déjà achevés : montant + somme totale;
- « feux verts » déjà demandés : montant + somme totale, références et date de demande;
- « feux verts » déjà obtenus : montant + somme totale, références et date d'octroi.

Une distinction sera faite entre les demandes d'investissements initiales et les demandes complémentaires. Des explications concernant l'analyse du bien-fondé des pénalités éventuelles payées aux entreprises devront être fournies.

### B. DOSSIERS COLLECTIFS

#### PARTIE 1 : Données générales

La partie « Données générales » doit fournir les informations relatives à la personne responsable du projet : chef de projet, maître d'œuvre, maître d'ouvrage,

#### PARTIE 2 : Suivi des travaux

Le suivi des travaux repris dans un dossier collectif comporte, au moins, les éléments suivants par marché (présentés sous forme d'un tableau) : les dates de début et de fin prévues des travaux, l'estimation totale des travaux, les dépenses déjà enregistrées et le budget de l'année en cours ainsi que les totaux, par dossier, des estimations, budgets et dépenses enregistrées.

Si des écarts significatifs sont constatés entre l'estimation initiale, le budget et les dépenses, ils doivent être motivés.

### C. / D. FICHES DE PROJET/FICHES COLLECTIVES

Les fiches de projet et les fiches collectives reprennent succinctement les informations des parties 1,2, 3 du dossier de projet et un état d'avancement du projet en fin d'année (de l'année *n*), destinées à la communication vers les Régions et le CEMM et donnent un résumé des données disponibles dans les dossiers. Le format de cette fiche est élaboré en concertation avec la DGTT.

### III.2 ACTUALISATION DES DOSSIERS ET DES FICHES, SUIVI ET CONTROLE

Les chefs de projet sont responsables de leurs dossiers de projet/dossiers collectifs; ils s'en servent comme outil de monitoring et les tiennent régulièrement à jour, en tenant compte de l'évolution du projet.

Quatre fois par an, au plus tard le 15 février, le 30 avril, le 30 septembre et le 15 décembre de chaque année, la *Société* transmet à la DGTT, sous forme informatique, l'ensemble des dossiers de projet/dossiers collectifs actualisés. Les dates précitées peuvent être modifiées de commun accord entre la DGTT et les trois *Sociétés* du Groupe SNCB. Cette actualisation porte principalement sur le chapitre 4 du dossier, mais, en cas de changement substantiel du projet et au moins une fois par an les dossiers sont actualisés au complet.

Pour les dossiers collectifs, l'actualisation est chaque fois résumée sous forme d'un tableau contenant, par marché : le calendrier d'exécution, l'estimation totale, le budget de l'année en cours et les dépenses déjà enregistrées.

Les fiches de projet, destinées à la communication vers les Régions et le CEMM, seront transmises à la DGTT, qui se charge de leur distribution, au plus tard le 30 juin de chaque année.

La DGTT s'appuie sur les dossiers de projet/dossiers collectifs pour assurer, pour le compte de l'Etat fédéral, 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. A cet effet, ils peuvent procéder à toutes les vérifications et contrôles nécessaires sur le terrain et au sein de la *Société*, notamment dans la comptabilité. Les chefs de projet et les maîtres de l'ouvrage font référence de premiers interlocuteurs.

Le niveau de détail du reporting (par exemple concernant la répartition du budget au niveau du marché et la répartition des dépenses par type de coûts) évoluera avec la concrétisation du projet et la maturité du système de gestion de projet. L'ajustement du système se fera en concertation entre les trois *Sociétés* et la DGTT.

Durant la période de migration du suivi par décision d'investissements vers le suivi par dossier de projet/dossier collectif, décrite au chapitre V, les dossiers de décision d'investissements constituent également, pour un nombre de dossiers à convenir entre la DGTT et la *Société*, un outil de vérification croisée de l'efficacité des dossiers de projet/dossiers collectifs.

Pendant la période de migration, les fonctionnaires de la DGTT réaliseront des contrôles financiers/comptables selon les modalités décrites sous le point IV.4. Après achèvement avec succès de la migration, ces contrôles seront réalisés, selon les besoins, identifiés notamment sur base de l'analyse des données financières et comptables contenues dans les dossiers de projet/dossiers collectifs. Les fonctionnaires peuvent demander à cet effet tous les renseignements complémentaires et auront accès à toutes les pièces et données comptables jugées nécessaires.

Des visites de chantier, effectuées selon les modalités décrites sous IV.4, seront maintenues également après migration, en appui au suivi et contrôle à l'aide des dossiers de projet/dossiers collectifs et en fonction des besoins.

La *Société* fournit sur simple demande tous les renseignements complémentaires qui sont demandés par les fonctionnaires de la DGTT dans le cadre de ce suivi et de ce contrôle et participe à toutes les réunions qui sont organisées à ce sujet par la DGTT. Les chefs des projets concernés participent à ces réunions.

Chaque actualisation périodique des dossiers de projet/dossiers collectifs donnera lieu à la rédaction d'un avis de la DGTT au Ministre ayant les investissements ferroviaires dans ses attributions concernant l'état d'avancement de l'exécution du programme annuel d'investissement. Copie de cet avis sera adressée à la *Société*.

Des activités de suivi et contrôle supplémentaires peuvent, le cas échéant, être imposées aux fonctionnaires de la DGTT dans le cadre des travaux du CEMM.

#### IV. LES DECISIONS D'INVESTISSEMENT

Remarque préalable : une fois la migration du système (actuel) d'autorisation et de suivi, basé sur les décisions d'investissements vers le système basé sur les dossiers de projet/dossiers collectifs, achevée avec succès, le suivi et le contrôle par décisions d'investissements décrits ci-dessous, ne seront plus d'application et la *Société* ne sera plus tenue de présenter à la DGTT les décisions d'investissements, les rapports et les listings comptables dont question sous le point IV.4.

Les décisions d'investissements constituent le dernier chaînon dans la planification des investissements ferroviaires. Elles donnent des informations détaillées, tant en ce qui concerne le planning, les aspects financiers et les modalités d'exécution des investissements, que le suivi et le contrôle de leur exécution.

Tous les investissements à charge des crédits budgétaires des investissements ferroviaires du SPF Mobilité et Transports ou à charge d'autres sources financières à contrôler par la DGTT (par exemple le Fonds RER), et mentionnés comme tels dans le plan d'investissement pluriannuel et dans la programmation d'investissements annuelle, font l'objet d'une décision d'investissements. Sont compris sous le terme « investissements », tant les travaux d'investissement que l'acquisition des moyens d'investissement, comme le matériel roulant. Les expropriations nécessaires, les études qui mènent à la réalisation d'un tel investissement et la surveillance qui est exercée lors de cette réalisation, font également partie de l'investissement. N'entrent pas en ligne de compte comme investissements à charge des crédits pour investissements ferroviaires contrôlés par le SPF Mobilité et Transports : les travaux, fournitures ou services ayant trait à l'entretien ou aux investissements à des fins commerciales indépendantes des missions de service public imposées par la loi à la *Société*.

La *Société* présente, selon les modalités définies ci-dessous, toutes les décisions d'investissements pour avis à la DGTT. Chaque décision présentée à la DGTT pour avis doit cadrer dans un projet d'investissement pour lequel les dossiers de projet/dossiers collectifs ont été établis et transmis à la DGTT.

Les dossiers relatifs aux décisions d'investissements doivent arriver à la DGTT au plus tard 30 jours calendrier :

- après la notification de la commande, en cas de marchés d'entreprise;
- avant le début des travaux, en cas de travaux réalisés en régie.

En cas de non-respect de ce délai, le dossier sera accompagné d'une justification dûment motivée. Cette date limite d'introduction n'est pas d'application pour les dossiers de décision d'investissements complémentaires et les dossiers de décision relatifs à des petits investissements, pour lesquels les modalités décrites aux points IV.2 et IV.3 sont d'application.

Les dossiers se rapportant à des décisions d'investissements, présentés pour avis après l'expiration de ce délai, à l'exception des décisions d'investissements complémentaires, et des dossiers accompagnés d'une justification dûment motivée, seront déclarés irrecevables pour le financement à charge des crédits budgétaires pour les investissements ferroviaires sous contrôle du SPF Mobilité et Transports.

La DGTT remet son avis dans les 30 jours calendrier à partir de la date à laquelle le dossier concernant la décision d'investissements a été reçu. Si la DGTT estime que le dossier est incomplet ou exige de plus amples explications, le délai susmentionné est interrompu à partir de la date à laquelle la DGTT en a informé la *Société* par écrit.

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

Après avis favorable de la DGTT (appelé « feu vert »), les dépenses réalisées dans le cadre de l'investissement en question, peuvent effectivement être enregistrées à charge des crédits budgétaires concernés, dans les limites du budget mentionné dans la décision et pour autant que les crédits disponibles le permettent.

Les décisions d'investissements relatives au budget d'investissement d'une année déterminée doivent être présentées pour avis au plus tard avant le 31 décembre de cette année à la DGTT. Pour des décisions d'investissements supplémentaires, les dispositions du point IV.2 sont d'application.

#### IV.1 CONTENU ET FORME DES DECISIONS D'INVESTISSEMENT

Chaque dossier de décision d'investissements comprend au moins les quatre parties suivantes :

- (i) la fiche de synthèse (appelée formulaire 408b);
- (ii) la justification technique;
- (iii) l'estimation financière;
- (iv) les modalités d'exécution.

La fiche de synthèse, la justification technique (à l'exception des plans annexés) et l'estimation financière sont présentées en deux exemplaires, dont un est renvoyé à la *Société* après visa favorable de la DGTT. Les autres documents annexés au dossier de décision d'investissements sont présentés en un seul exemplaire.

(i) La **fiche de synthèse** (formulaire 408b), établie selon un modèle unique, comprend au moins les informations suivantes :

- la description de l'investissement, comprenant :
  - le libellé exact de l'investissement;
  - la ligne de budget.
- la mention qu'il s'agit, soit, d'une décision d'investissements *initiale*, soit, d'une décision *complémentaire*. Dans ce dernier cas, le(s) numéro(s) d'investissement du (des) « feu(x) vert(s) » déjà octroyé(s) doit (doivent) être renseigné(s);
- la mention des numéros d'investissement (aussi appelés « numéro de visa » ou « numéro de feu vert ») déjà obtenus dans le cadre du même investissement (autres que les éventuels travaux complémentaires);
- les services de la *Société* qui assurent la réalisation ainsi que les services à charge desquels les dépenses seront comptabilisées;
- le poste programme, le numéro de fiche comptable, la rubrique, le code de financement ainsi que le numéro du projet auquel l'investissement est lié (numéro de projet);
- la ventilation financière en : Régie, Entreprises et Divers avec subdivisions, pour les deux premiers, en Etudes, Travaux, Surveillance et Sécurité, et pour les Divers, en Tâcherons et Autres;
- le mode d'attribution des prestations en entreprise et des prestations par tâcheron;
- le ou les numéro(s) de compte(s) du service réalisateur où les dépenses seront comptabilisées;
- la date de démarrage des travaux (mois/année) et la durée prévue des travaux;
- la date de transmission par la *Société* à la DGTT.

Cette fiche de synthèse (408b) prévoit, en outre, une case pour le visa de la DGTT et le numéro d'investissement attribué.

Le format de ce formulaire peut être modifié en concertation entre les trois *Sociétés* et la DGTT.

(ii) La **justification technique** comprend au moins les données suivantes :

- l'analyse de la situation existante et de sa problématique;
- l' (les) objectif(s) de l'investissement (description de la situation après intervention);
- la description de l'intervention (activités, moyens à mettre en œuvre, résultats, etc.);
- dans le cas de travaux d'investissement, un plan de situation et une vue globale des travaux à entreprendre;
- la référence à la décision interne en vue d'exécuter l'investissement (un document de contrôle interne, un document du Conseil d'Administration, du Comité de Direction, etc.). Le document en question se trouvera en annexe à la justification technique;
- tous les autres documents jugés nécessaires pour justifier l'investissement sur le plan technique;
- les coordonnées du responsable technique de l'exécution (fonctionnaire dirigeant).

Si le dossier de projet/dossier collectif auquel se réfère la décision d'investissements contient une justification technique suffisamment détaillée permettant de situer cette décision dans l'ensemble du projet, une simple référence à cette justification contenue dans le dossier correspondant est suffisante.

La justification technique est établie, datée et signée par le fonctionnaire qui est responsable du suivi de l'exécution (le fonctionnaire dirigeant).

(iii) L'**estimation financière**, établie selon un modèle unique, donne les informations suivantes (si pertinentes) :

- les estimations des **coûts en régie**. Une distinction doit être faite entre les coûts de prestations du personnel, les coûts de matières et les autres coûts.

Les coûts de *prestations de personnel* distinguent : les coûts d'étude, les coûts de personnel pour l'exécution des travaux en régie, les coûts de surveillance liés aux mesures de sécurité et les coûts de surveillance pour l'exécution des travaux réalisés par entreprise.

Pour les *matières et autres coûts*, les listes et autres détails nécessaires sont ajoutés.

Tous les coûts pour les prestations en régie sont calculés sur base de métrés.

Les décisions d'investissements pour les coûts d'étude doivent mentionner l'estimation du coût de l'investissement (travaux, acquisition de matériel, etc.) auquel se rapporte l'étude.

- l'estimation des **travaux par tâcheron** (prestations de machines, de grues, etc., interventions de tiers pour le déplacement d'équipements d'utilité publique). Il est mentionné clairement de quels travaux par tâcheron il s'agit et, le cas échéant, il convient d'ajouter un métré.
- le montant de l'**adjudication**, c'est-à-dire le montant du marché attribué, dont question au point (iv).

L'estimation financière prend également en compte les éléments suivants :

- les **frais divers**, comme les frais généraux, les frais des procédures d'adjudication, les frais de stockage et les frais de magasinage pour les matières, etc.;
- les **coûts imprévus**.

Le cas échéant, une **clé de répartition** est appliquée à l'estimation des coûts. Celle-ci peut concerner la répartition des coûts entre les sources de financement dont question au budget d'investissement (cf. II.1), les différentes (sous-)rubriques ou, dans des cas exceptionnels, les différents services de la *Société*. La clé de répartition appliquée doit toujours être justifiée au moyen de données techniques.

Toutes les modifications concernant les salaires horaires et les pourcentages de frais sont, dès leur mise en vigueur, communiquées par la *Société* à la DGTT. Des modifications dans les pourcentages de frais de 1 % et plus sont corroborées par des documents comptables.

La liste récapitulative des clés de répartition des projets TGV est transmise tous les deux mois par la *Société* à la DGTT. Des modifications dans les clés de répartition de 5 % et plus sont justifiées au moyen de données techniques ou de décisions de gestion.

La Société donnera, à la demande de la DGTT, toute information ou justifications complémentaires de l'évolution des prix unitaires et des prix pour l'utilisation des outils du matériel roulant, des engins spéciaux

(iv) Les **modalités d'exécution** mentionnent, le cas échéant, les données suivantes :

- une brève description des modalités d'exécution qui sont mises en œuvre pour la réalisation de l'investissement, avec une référence aux décisions d'investissements apparentées qui sont ou seront introduites : mission d'étude, travaux en régie, travaux par entreprise et surveillance, etc. L'interaction éventuelle entre les travaux en régie et les travaux par entreprise doit être clairement indiquée.
- le calendrier d'exécution. Il mentionne au moins la date de démarrage et la date prévue pour la fin des travaux en régie (étude et travaux) et/ou la date contractuelle de démarrage et le délai d'exécution des travaux réalisés par entreprise. Si disponible, une présentation graphique du calendrier d'exécution (bar-chart) est annexée.
- pour les investissements liés à un marché d'entreprise, les documents suivants doivent accompagner le dossier de décision d'investissements :
  - les documents de contrôle interne relatifs au choix de la procédure d'adjudication et à l'approbation du cahier spécial des charges;
  - le cahier spécial des charges, ainsi qu'une sélection de plans qui permettent d'acquérir une bonne compréhension du lieu et de la nature de l'investissement;
  - le procès-verbal d'ouverture des offres;
  - le rapport d'analyse comparative des offres et le document de contrôle ou de décision interne se rapportant à l'attribution du marché;
  - l'offre approuvée avec le visa de l'autorité compétente de la *Société*.

La justification technique, l'estimation financière et les données sur les modalités d'exécution doivent permettre à la DGTT de juger la conformité de la demande avec le plan/programme d'investissement en vigueur et les dispositions du présent contrat de gestion, ainsi que l'efficacité des moyens qui sont proposés pour réaliser l'investissement. Le dossier de la décision d'investissements doit aussi permettre à la DGTT de vérifier si la législation sur les marchés publics a été respectée.

Le contenu et la forme des dossiers de décision d'investissements peuvent être modifiés en concertation entre les trois *Sociétés* et la DGTT.

#### IV.2 DECISIONS D'INVESTISSEMENTS COMPLEMENTAIRES

La *Société* peut présenter à la DGTT un dossier de décision d'investissements complémentaires, pour une intervention à laquelle un « feu vert » a été octroyé précédemment, dans les cas suivants :

- quand, au cours de l'exécution de l'intervention, il ressort que le montant attribué ne pourra pas suffire à couvrir toutes les dépenses attendues;
- lors du décompte final et à la clôture de l'intervention, quand il ressort que le budget alloué ne suffit pas à couvrir toutes les dépenses réalisées et comptabilisées.

Des dossiers de décision d'investissements complémentaires **intermédiaires** doivent être présentés dès que l'on se rend compte, sur base de l'avancement des travaux, que le montant attribué sera dépassé de 15 % ou plus. Dans la justification technique de ces dossiers de décision d'investissements complémentaires intermédiaires, les causes des dépenses supplémentaires sont justifiées de manière détaillée et les pièces justificatives nécessaires (par exemple : les avenants à la commande) sont ajoutées. Des investissements très importants peuvent nécessiter plusieurs décisions d'investissements complémentaires.

Les dossiers de décision d'investissements complémentaires lors du **décompte final** sont présentés au plus tard 45 jours calendrier après la fin des prestations en régie ou après l'approbation du décompte final du marché d'entreprise. Les causes des dépenses supplémentaires sont justifiées de manière détaillée dans la justification technique et toutes les pièces justificatives sont ajoutées. Pour les travaux par adjudication, une liste récapitulative de tous les avenants à la commande est ajoutée, accompagnée du document de contrôle interne (approbation) pour chaque avenant.

Ces dossiers de décision d'investissements complémentaires sont établis en référence au dossier de décision d'investissements initial et au « feu vert » octroyé.

#### IV.3 DECISIONS D'INVESTISSEMENTS POUR LES PETITS INVESTISSEMENTS

Les investissements estimés à 10.000,00 € ou moins, qui ne constituent pas un complément d'un « feu vert » accordé auparavant ou une partie (par exemple des coûts d'étude) d'un investissement pour lequel d'autres dossiers seront introduits, feront de préférence l'objet d'un dossier de décisions d'investissements groupées sous la dénomination « Petits investissements divers ».

De tels dossiers de décision d'investissements, à concurrence de 140.000,00 € maximum, peuvent être introduits, si c'est pertinent, par sous-rubrique et par district, dès que le programme annuel d'investissement est approuvé.

#### IV.4 RAPPORT, CONTRÔLE ET SURVEILLANCE

La *Société* informe la DGTT deux fois par an de l'état d'avancement de l'exécution du programme des décisions d'investissements (cfr. II.2).

Par la même occasion, la *Société* transmet à la DGTT les informations concernant :

- Les « feux verts » octroyés aux investissements qui, pour l'une ou l'autre raison, ne sont pas exécutés, en indiquant les raisons de l'annulation.
- Les « feux verts » qui ont été octroyés pour des études, mais qui n'ont pas conduit à une réalisation concrète, en indiquant les raisons pour lesquelles il y a (eu) abandon de la réalisation. Etant donné que de telles prestations d'études ne peuvent pas être considérées comme investissement selon les règles comptables de la *Société*, les « feux verts » y relatifs seront annulés et les dépenses seront transférées à charge des fonds propres de la *Société*.

La *Société* transmet également chaque mois à la DGTT deux **listes comptables** des dépenses comptabilisées lors du mois précédent et liées aux investissements financés par des crédits budgétaires des investissements ferroviaires du SPF Mobilité et Transports. La première liste mentionne les dépenses d'investissement qui ont obtenu un « feu vert », la deuxième liste mentionne les dépenses d'investissement pour lesquelles un dossier de décision d'investissements doit encore être introduit et/ou un « feu vert » doit encore être attribué.

Ces situations résumées sont établies, selon un modèle unique, par bureau comptable de la *Société* et mentionnent les données suivantes :

Pour la première liste :

- le mois comptable (en principe, le mois auquel se rapporte la liste, mais en cas d'enregistrements correctifs, aussi les mois précédents);
- le numéro de crédit sur lequel les dépenses sont enregistrées;
- le numéro de visa attribué par la DGTT (numéro du « feu vert »);
- les coûts totaux enregistrés et leur répartition en : personnel, matières, entreprises, autres coûts et frais généraux ou autres appliqués.

Pour la deuxième liste :

- le nom du fonctionnaire dirigeant;
- le mois comptable (en principe, le mois auquel se rapporte la liste, mais en cas d'enregistrements correctifs, aussi les mois précédents);
- le numéro de fiche comptable;
- les coûts totaux enregistrés et leur répartition en : personnel, matières, entreprises, autres coûts et frais généraux ou autres appliqués;
- le numéro de crédit sur lequel les dépenses sont enregistrées;
- une colonne indiquant le type d'erreur, soit : (i) K' pour les décisions d'investissements avec « feu vert » mais dont le montant est insuffisant, (ii) G' pour les décisions d'investissements pas encore soumises au visa de la DGTT, (iii) A' pour les décisions d'investissements introduites à la DGTT mais pas encore approuvées.

Les dépenses figurant dans la deuxième liste seront automatiquement transférées sur la première liste après attribution d'un « feu vert ».

Les fonctionnaires de la DGTT **contrôlent** :

- que les dossiers de décision d'investissements sont corrects et complets, que la décision est conforme à la planification d'investissements en vigueur (conformité aux plans et programmes d'investissement et aux dossiers de projet/dossiers collectifs) et au contrat de gestion, que les moyens à mettre en œuvre sont efficaces et que la législation sur les marchés publics est appliquée correctement. L'attribution d'un numéro d'investissement atteste que ce contrôle a été effectué. Les données sur les « feux verts » sont enregistrées dans une banque de données.

La conformité au planning des investissements en vigueur implique, entre autres, que les prévisions budgétaires du programme annuel des décisions d'investissements, initial ou amendé, (cf. II.1) soient respectées. Les prévisions budgétaires ne peuvent ainsi jamais être dépassées pour les niveaux 1, 2 et 3 du programme annuel (initial ou amendé), tandis que les prévisions budgétaires pour les lignes de budget (niveau 4) peuvent être dépassées tout au plus de 15%, cependant sans que ces dernières ne donnent lieu à un dépassement des prévisions des niveaux 1, 2 et 3;

- que les listes récapitulatives semestrielles sont correctes et complètes;
- que les listes comptables mensuelles sont correctes et complètes et que les enregistrements comptables concordent avec les prévisions telles qu'indiquées dans les décisions d'investissements. Les données comptables à charge des « feux verts » attribués sont stockées dans une banque de données.

La vérification que les listes comptables mensuelles sont correctes et complètes et que les enregistrements comptables concordent avec les prévisions des « feux verts », s'effectue notamment à l'occasion de **contrôles financiers/comptables** au sein de la *Société*. Les fonctionnaires de la DGTT ont, à cette fin, accès à toutes les pièces et données comptables qu'ils jugent nécessaires pour l'exercice de leur fonction.

Ces contrôles comptables se réalisent à l'initiative des fonctionnaires de la DGTT en fonction des besoins et selon une approche fonctionnelle. Chaque contrôle comptable donne lieu à un rapport qui est transmis à la *Société*.

La DGTT transmet également un rapport de synthèse annuel sur les contrôles comptables de l'année précédente à la *Société* et au Ministre ayant les investissements ferroviaires dans ses attributions.

La DGTT exerce aussi un contrôle sur l'exécution des investissements par des **visites sur le terrain**.



Ces visites sont organisées en concertation avec le fonctionnaire dirigeant responsable et, le cas échéant, avec le chef de projet. Elles permettent aux fonctionnaires de la DGTT de :

- s'assurer que l'exécution se réalise en conformité avec les documents de référence, à savoir les « feux verts », les dossiers de projet/dossiers collectifs et le planning sur bases annuelle et pluriannuelle;
- se documenter sur d'éventuels écarts par rapport à ces documents de référence, d'en rapporter et, le cas échéant, d'émettre des propositions afin de réduire les écarts constatés.

Les visites sur le terrain ont lieu à l'initiative des fonctionnaires de la DGTT, en fonction des besoins et selon une approche fonctionnelle. Chaque visite sur le terrain donne lieu à un rapport qui est transmis à la *Société*.

La DGTT transmet aussi à la *Société* et au Ministre ayant les investissements ferroviaires dans ses attributions un rapport de synthèse annuel sur les visites de terrain menées l'année précédente.

#### **V. MIGRATION DU SYSTEME « DECISIONS D'INVESTISSEMENTS (FEUX VERTS) » VERS LE SYSTEME « DOSSIERS DE PROJET/DOSSIERS COLLECTIFS »**

Remarque préalable : dans le texte qui suit, l'abréviation SNCB réfère à la société avant réorganisation au 1<sup>er</sup> janvier 2005.

A la signature du présent contrat de gestion, la planification, le monitoring, le suivi et le contrôle des investissements ferroviaires s'appuient principalement sur seulement trois des quatre instruments décrits ci-dessus, notamment le plan pluriannuel, le programme annuel et le système des « feux verts » (complété par des contrôles financiers/comptables et des visites de chantier).

A la demande de la DGTT, la SNCB a élaboré en 2002 un modèle de fiche de projet, dont le format a été approuvé par le CEMM. La première édition de fiches, présentée début 2003, a fait l'objet d'une analyse approfondie, réalisée en concertation entre la SNCB, la DGTT et les Régions. Suite à cette analyse, la SNCB a décidé de généraliser l'approche projet et de responsabiliser plus clairement toutes les personnes impliquées dans la planification, la réalisation et le monitoring des projets. La totalité des budgets alloués aux investissements est dorénavant répartie en projets d'investissement et pour chaque projet est nommé un chef de projet. Chaque chef de projet doit établir, soit un dossier de projet, soit un dossier collectif ainsi qu'une fiche de projet, destinée à la communication externe (autre que la DGTT).

Si les deux parties sont bien d'accord de privilégier l'approche projet par rapport au système des décisions d'investissements, ils conviennent qu'actuellement l'approche projet n'est pas encore suffisamment performante pour permettre le basculement d'un système à l'autre sans compromettre la qualité du suivi des investissements.

Le présent plan de migration vise à établir les modalités, les critères et le calendrier du transfert d'un système à l'autre.

Durant la période de migration, la *Société* mettra tout en œuvre pour généraliser et perfectionner l'approche projet et l'outil « dossier de projet/dossier collectif ». Elle prendra les mesures nécessaires pour garantir le succès de la bonne mise en œuvre de la migration.

La DGTT évaluera la performance du système dossier de projet/dossier collectif au moyen des critères suivants :

- la couverture effective et totale du budget d'investissement par les projets (découpage correct);
- la stabilité de la liste et de la nomenclature des projets (découpage stable);
- le nombre de dossiers introduit dans les délais par rapport au nombre total de dossiers à introduire;
- le respect du modèle imposé;
- la complétude des dossiers;
- la pertinence, l'actualité et l'exactitude des données (entre autres budgétaires);
- la facilité des échanges d'information avec le chef de projet concernant son projet;
- la performance du contrôle interne.

L'actualité, l'exactitude et la complétude seront mesurées, entre autres, par recoupement des données des dossiers de projet/dossiers collectifs avec celles contenues dans les dossiers de décision d'investissements ainsi qu'à l'occasion de contrôles financiers/comptables et de visites de chantier. A cet effet, le système d'avis préalable par la DGTT sur les dossiers de décision d'investissements restera en vigueur jusqu'à la migration. Les justifications techniques dans ces dossiers pourront néanmoins, au fur et à mesure, se simplifier et être remplacées par une référence aux dossiers de projet/dossiers collectifs correspondants.

Dans le mois qui suit les dates butoirs pour la transmission des dossiers de projet/dossiers collectifs actualisés à la DGTT, celle-ci organisera une réunion avec la *Société* afin de communiquer et de discuter les résultats de son évaluation.

Après achèvement complet de la migration, le programme d'investissement annuel ne comportera plus de programme de décisions d'investissements (« programme feux verts ») et les rapports y relatifs ne doivent plus être présentés. Le rapport d'avancement intermédiaire relatif au programme des dépenses d'investissement (« programme physique »), dont question sous le point II.2, n'est dans ce cas plus exigé non plus.

Une migration graduelle, par Maître d'œuvre (ou service d'exécution, par exemple : Tuc RAIL, Eurostation, Euro Liège TGV, direction Infrastructure, direction Patrimoine,) ou par groupe de projets est également autorisée. Dans ce cas, le programme des décisions d'investissements « programme feux verts ») et les rapports y relatifs, indiqueront, sous un chapitre séparé, les budgets et les coûts des projets concernés (par la migration achevée) afin de maintenir une vue globale du budget et des dépenses.

L'objectif est d'atteindre la migration complète sur une période de trois ans à compter de la date de signature du présent contrat de gestion. Une évaluation aura lieu avant à la fin 2005, 2006 et 2007.

## BIJLAGE 2

**Voorwoord**

- (i) Teneinde na de reorganisatie van de NMBS op 1 januari 2005 een gemeenschappelijke benadering te behouden inzake planning en monitoring van de spoorweginvesteringen door de drie nieuwe ondernemingen alsook een eenvormig systeem voor de opvolging en de controle door de Staat, is deze bijlage identiek voor de beheerscontracten van de NV's NMBS Holding, Infrabel en NMBS. In de hierna volgende tekst wordt de medecontractant van de Staat aangeduid met de generieke term « *Maatschappij* ». Iedere wijziging aan de format van de documenten waarvan sprake in deze bijlage, die de gemeenschappelijke benadering inzake planning, monitoring en opvolging in het gedrang zou kunnen brengen, zal het voorwerp zijn van overleg tussen de drie *Maatschappijen* en het Directoraat-Generaal Vervoer te Land (DGVL).
- (ii) Het Investeringscomité zorgt voor de goede coördinatie van de meerjareninvesteringsplannen en de jaarlijkse investeringsprogramma's van de drie *Maatschappijen*.
- (iii) Deze bijlage definieert de verschillende instrumenten voor planning, monitoring, opvolging en controle van de spoorweginvesteringen en beschrijft de formaten voor de presentatie en de rapporten.

**PLANNING VAN DE SPOORWEGINVESTERINGEN, OPVOLGING EN CONTROLE VAN DE UITVOERING**

De volgende vier instrumenten worden momenteel gebruikt voor de planning van de spoorweginvesteringen en spelen een rol in de monitoring, de opvolging en de controle van die investeringen, zowel intern binnen de *Maatschappij* als extern door het Directoraat-Generaal Vervoer te Land (DGVL) :

- het **meerjareninvesteringsplan**, dat de planning op lange termijn bepaalt;
- het **jaarlijks investeringsprogramma** of het **investeringsbudget**, dat op jaarbasis een preciezere interpretatie geeft van het meerjarenplan;
- de **projectdossiers**, die de omschrijving, de planning, de kostenraming en de budgettaire ramingen geven, alsook de opvolgingsinstrumenten voor de spoorweginvesteringsprojecten die zijn gekenmerkt door een uitvoeringsduur die begrensd wordt door een einddatum van het project, en moeten worden onderscheiden van de projecten van doorlopende aard waarvoor **collectieve dossiers** worden opgesteld;
- het dossier met betrekking tot de **investeringsbeslissing** (« **groen licht** » genoemd na gunstig advies van het DGVL) dat de gedetailleerde inlichtingen geeft over de aard, de planning en de uitvoeringskosten van de verschillende investeringen (prestaties in eigen beheer, opdrachten voor de aanneming van werken, diensten of leveringen enz.) die deel uitmaken van een project.

De hoofdstukken I tot IV hierna beschrijven in detail elk van die vier instrumenten, alsook de mechanismen voor opvolging en controle die daarop betrekking hebben.

Hoofdstuk V beschrijft de aanbevolen migratieprocedure met het oog op het – op termijn – afzien van het laatste instrument (voorafgaand advies van het DGVL over de investeringsbeslissing) ten gunste van het derde instrument (projectdocumenten), die momenteel wordt ontwikkeld.

**I. HET MEERJARENINVESTERINGSPLAN**

Het meerjareninvesteringsplan van de *Maatschappij* omvat de planning van de spoorweginvesteringen over meerdere jaren met betrekking tot de verwerving, de bouw en de instandhouding van de spoorweginfrastructuur en de planning van de investeringen in rollend materieel.

De coördinatie tussen de meerjareninvesteringsplannen van de drie *Maatschappijen* wordt verzekerd door het Investeringscomité.

**I.1 INHOUD EN VORM VAN HET MEERJARENINVESTERINGSPLAN**

Het meerjareninvesteringsplan omvat, alle financieringswijzen samen genomen, ten minste de volgende elementen :

1. De beschrijving en de analyse van de Europese en Belgische context waarbinnen het spoorwegverkeer evolueert, meer bepaald inzake mobiliteit en exploitatieveiligheid.
2. De toestand van de vorderingen met betrekking tot de uitvoering van het vorige meerjarenplan.
3. De doelstellingen van het nieuwe investeringsplan (strategische en specifieke doelstellingen, zowel op het vlak van mobiliteit als op het vlak van de exploitatieveiligheid), met de nodige verwijzingen naar de door de bevoegde overheden genomen beslissingen.
4. De voorstelling van het nieuwe meerjareninvesteringsplan dat onder andere de volgende documenten omvat :
  - Een **globale overzichtstabel**, opgesteld volgens een duidelijk en vast schema voor de volledige duur van het plan, dat voor elk jaar van het plan de vereiste financiering geeft, ongeacht de financieringswijze, voor elk van de zes rubrieken en hun onderafdelingen die hierna zijn vermeld.

De rubrieken, subrubrieken en onderafdelingen zijn de volgende :

**Rubriek I - Infrastructuur : Investeringsplan op de klassieke lijnen (niet-HSL).**

- I.1 Investeringsplan van algemeen belang
- I.2 Modernisering van de knooppunten (waaronder Brussel, Antwerpen, Gent, Charleroi en Luik, respectievelijk genummerd van I.2.1 tot I.2.5)
- I.3 Modernisering van de grote assen (8 assen, respectievelijk genummerd van I.3.1 tot I.3.8)
- I.4 Modernisering van de secundaire assen
- I.5 Modernisering van de zijsporen
- I.6 Goedereninfrastructuur (opgesplitst van I.6.1 tot I.6.6)
- I.7 Kunstwerken
- I.8 Overwegen
- I.9 Veiligheidsinstallaties
- I.10 Klantenonthaal
- I.11 Gewestelijk ExpresNet (GEN)
- I.12 Mobiliteit Brussel

**Rubriek II - Infrastructuur : Investerings Dienstgebouwen / Herstructurering**

II.1 Dienstgebouwen

II.2 Productiemiddelen / Herstructurering en uitrustingen

**Rubriek III - Investerings Hogesnelheidslijnen (HSL)**

III.1 Infrastructuur (III.1.1 tot III 1.8)

III.2 Rollend materieel

**Rubriek IV - Rollend materieel**

IV.1 Reizigersverkeer (opgesplitst in motorrijtuigen, rijtuigen en locomotieven, respectievelijk genummerd van IV.1.1 tot IV.1.3)

IV.2 Goederenverkeer

IV.3 Werkplaatsen en diverse

**Rubriek V - Informatica en Algemene diensten**

Het nummer en de benaming van deze (sub)rubrieken en hun onderafdelingen mogen niet worden gewijzigd. Nieuwe rubrieken en/of (sub)rubrieken en/of andere onderafdelingen kunnen evenwel worden toegevoegd, in zoverre ze noodzakelijk zijn, en volgens de evolutie van de aard en de karakteristieken van de spoorweginvesteringen. Zulke toevoegingen moeten gebeuren in overleg met het DGVL.

Deze globale overzichtstabel omvat ook, per lijn en in aparte kolommen :

- het bedrag, in courante K€, van de investeringen die eventueel reeds vooraf werden gerealiseerd met betrekking tot de projecten voor capaciteitsuitbreiding;
- het totaal van de financiering die noodzakelijk is voor het meerjarenplan (in constante K€);
- het bedrag, in constante K€, van de financiering die eventueel moet worden gepland na de periode die gedekt wordt door het meerjarenplan met betrekking tot de projecten voor capaciteitsuitbreiding.

Deze overzichtstabel vermeldt ook, per jaar (kolom) :

- de totale investering;
  - het subtotaal van elke (sub)rubriek.
- Een overzichtstabel van het meerjareninvesteringsplan met **de opdeling van het plan in investeringsprojecten**. Deze tabel bevat al de nummers van de beoogde projecten, de juiste titels van de projecten, de totale raming van elk project, de gedane uitgaven vóór de periode die gedekt is door het plan, de door het plan geplande financiering alsook de uitgaven die gedaan moeten worden na de periode die door het plan is gedekt. Uit deze tabel moet duidelijk blijken hoe, per project, de opdeling is tussen het capaciteitsbehoud en de capaciteitsuitbreiding.
- De **financieringsbronnen** en de bedragen die worden gefinancierd door elke financieringsbron. De volgende financieringsbronnen worden onderscheiden :
- de federale Staat, waarbij het volgende onderscheid moet worden gemaakt : de begrotingskredieten van de FOD Mobiliteit en Vervoer, het GEN-Fonds en, in voorkomend geval, andere fondsen (te specificeren);
  - de gewestelijke overheden, in geval van pre- of cofinanciering;
  - de eventuele andere financieringsmiddelen, zoals bijvoorbeeld de Publiek-Private Samenwerkingen (PPS);
  - de financiering die eigen is aan de HST (saldo van de prefinanciering van de NV HST-Fin);
  - de *Maatschappij*, waarbij het volgende onderscheid moet worden gemaakt : de eigen middelen, de leningen en de alternatieve financieringen;
  - de derden, waarvoor moet worden vermeld om welke instelling het gaat (Europese Unie, buurlanden enz.).
- Deze informatie wordt aangevuld met alle nodige inlichtingen over de financiering van het investeringsplan.
- De **gewestelijke verdeling** van de spoorweginvesteringen, meer specifiek de lokaliseerbare investeringen ten laste van de federale Staat, die betrekking hebben op de infrastructuur van het binnenlandse net. Er wordt eveneens een globaal overzicht gegeven van de co- en prefinanciering door de gewesten.
- **Bijkomende informatie** met betrekking tot de voornaamste investeringsprojecten. Deze bijkomende informatie wordt gegevens volgens het model van het projectfiche, zie punt III.

5. Diverse informatie en bijlagen.

**I.2 GELDIGHEIDSDUUR, HERZIENING EN ACTUALISERING**

De meerjarenplanning van de spoorweginvesteringen is een planning op lange termijn.

Een investeringsplan in uitvoering wordt onderworpen aan een grondige **herziening** bij de voorbereiding van een nieuw beheerscontract. De *Maatschappij* start met de voorbereiding van deze herziening uiterlijk twaalf maanden vóór het einde van de geldigheidsduur van het van kracht zijnde beheerscontract en legt, uiterlijk zes maanden vóór deze datum, het project van het nieuwe meerjareninvesteringsplan, via het DGVL, voor aan de Minister die bevoegd is voor de spoorweginvesteringen.

Jaarlijkse, tussentijdse **actualisering** zijn eveneens mogelijk.

Als uit het jaarlijkse evaluatierapport van het *jaar a* (zie I.3) blijkt dat bepaalde bedragen aanzienlijk werden gewijzigd, dan moet de actualisering voor de jaren *a+2* en volgende, via het DGVL, voor goedkeuring worden voorgelegd aan de minister die bevoegd is voor de spoorweginvesteringen. In voorkomend geval wordt het geactualiseerde ontwerp van meerjareninvesteringsplan naar het DGVL gestuurd vóór het einde van de maand juni.

Onder **aanzienlijke wijziging** wordt verstaan : elke wijziging in + of - van 15 % en meer per subrubriek (I.1, I.2, ...) van de overzichtstabel tussen :

- de som (van de geactualiseerde ramingen voor het *jaar a + 1*, van de werkelijk geboekte uitgaven tijdens de vorige jaren van het investeringsplan en van de geactualiseerde ramingen voor de volgende twee jaren van het plan);
- de som van de ramingen over dezelfde periode in de oorspronkelijke overzichtstabel of gewijzigd bij een vorige actualisering.

### I.3 RAPPORT, OPVOLGING VAN DE UITVOERING

Vóór 30 juni van elk jaar bezorgt de *Maatschappij*, via het DGVL, een **jaarlijks evaluatierapport** aan de Minister die bevoegd is voor de spoorweginvesteringen. Dat rapport verklaart duidelijk de vorderingen van het meerjareninvesteringsplan (ten opzichte van het *jaar a*) en bevat de volgende gegevens :

1. De globale overzichtstabel van het meerjareninvesteringsplan waarvan sprake in het punt I.1.4, als volgt aangepast (per subrubriek) :
  - voor de jaren vóór het *jaar a* : de uitgaven die geboekt zijn tijdens die jaren, per jaar opgegeven in een aparte kolom en uitgedrukt in K€ van elk jaar in kwestie;
  - voor het *jaar a* : de tijdens dat jaar geboekte uitgaven, in K€ van het *jaar a* en, in aparte kolommen, de geplande uitgaven volgens het *oorspronkelijke meerjareninvesteringsplan* (omgezet in K€ van het *jaar a*), alsook het verschil tussen de twee, uitgedrukt in %;
  - voor de jaren na het *jaar a* : de aangepaste planning van de uitgaven, aangeduid per jaar in een aparte kolom en uitgedrukt in K€ van het *jaar a*.

In deze tabel mag « *oorspronkelijk meerjareninvesteringsplan* » worden vervangen door « *geactualiseerd meerjareninvesteringsplan* » op voorwaarde dat deze actualisering werd goedgekeurd door de Minister die bevoegd is voor de spoorweginvesteringen.

In de kantlijn van deze tabel staan de indexeringen vermeld die werden toegepast en de bedragen van de overzichtstabel van het oorspronkelijke meerjareninvesteringsplan (uitgedrukt in K€ 2004).

2. Een tabel met, voor de subrubrieken, dezelfde onderverdeling als de tabel waarvan sprake in de punten I.1.4 en I.3.1 en, wat betreft de kolommen :
  - een eerste kolom met de som van de bijgewerkte ramingen voor het *jaar a + 1*, de werkelijk geboekte uitgaven tijdens de vorige jaren van het investeringsplan en de bijgewerkte ramingen voor de volgende twee jaren van het plan;
  - een tweede kolom met de som van die ramingen over dezelfde periode in de oorspronkelijke overzichtstabel of gewijzigd bij een vorige actualisering;
  - een derde kolom met het verschil, uitgedrukt in %, tussen de waarden, per subrubriek, van de kolom 1 en de kolom 2.

Voor al de wijzigingen in plus of in min die groter of gelijk zijn aan 15 %, per subrubriek, wordt deze tabel vergezeld van een duidelijke verklarende nota over de oorzaken van deze wijzigingen. De gevolgen van deze wijzigingen op de goede uitvoering van het meerjareninvesteringsplan worden omstandig uitgelegd en er worden voorstellen geformuleerd om de negatieve gevolgen te beperken.

Op deze tabel kan men zien of het gaat om aanzienlijke wijzigingen waarvoor een tussentijdse actualisering van het meerjareninvesteringsplan is vereist en die moet worden goedgekeurd door de Minister die bevoegd is voor de spoorweginvesteringen (zie I.2).

3. De overzichtstabel van het meerjareninvesteringsplan met zijn opdeling in investeringsprojecten (zie I.1) met dezelfde inlichtingen die worden gevraagd onder I.3.1, maar opgedeeld per project.
4. Het overzicht van de effectief door de verschillende financieringsbronnen gestorte bedragen tot het *jaar a* en de planning die daarop betrekking heeft voor de volgende jaren.
5. Het overzicht van de gewestelijke verdeling van de spoorweginvesteringen.
6. Een beknopte kritische uitleg over de toestand van de uitvoering van het meerjareninvesteringsplan en over de vooruitzichten voor de volgende jaren.

De inhoud en het model van dit rapport moeten later worden uitgewerkt in overleg tussen de drie *Maatschappijen* en het DGVL.

De opvolging van het meerjareninvesteringsplan gebeurt eveneens met behulp van het rapport over de jaarlijkse investeringsbudgetten, de projectdocumenten en de investeringsbeslissingen. In de hoofdstukken II, III en IV worden deze procedures in detail bestudeerd.

Het DGVL maakt, voor rekening van de federale Staat, over de opvolging en de controle van de goede uitvoering van het meerjareninvesteringsplan. De *Maatschappij* verstrekt alle inlichtingen die door de ambtenaren van dit Directoraat-Generaal gevraagd worden in het kader van deze opvolging en controle.

## II. HET JAARLIJKS INVESTERINGSPROGRAMMA OF INVESTERINGSBUDGET

Het jaarlijks investeringsprogramma of investeringsbudget weerspiegelt de concrete jaarlijkse uitvoering van het van kracht zijnde meerjareninvesteringsplan van de *Maatschappij*.

De coördinatie tussen de jaarlijkse investeringsprogramma's van de drie *Maatschappijen* wordt verzekerd door het Investeringscomité.

Het jaarlijks investeringsbudget geeft het verschil tussen het programma van de investeringsuitgaven (« wezenlijk programma ») en het programma van de investeringsbeslissingen (ook « programma groene lichten » genoemd); het is opgesteld in courante K€.

De jaarlijkse investeringsbudgetten worden ieder jaar vóór 15 november van het jaar dat voorafgaat aan het jaar waarop de investeringen betrekking hebben, voor goedkeuring voorgelegd aan de Minister die bevoegd is voor de spoorweginvesteringen, via het DGVL.

De Staat beschikt over een termijn van vijfenveertig kalenderdagen om zijn standpunt bekend te maken, te rekenen vanaf de datum dat het DGVL het programma ontvangt. Na die termijn wordt het aan de Staat voorgelegde programma als aanvaard beschouwd.

Opmerking : op termijn zal het investeringsprogramma, na het succesrijk afsluiten van de in hoofdstuk V beschreven migratie, enkel nog het programma van de investeringsuitgaven bevatten (« wezenlijk programma »).

## II.1 INHOUD EN VORM VAN HET JAARLIJKS INVESTERINGSBUDGET

Het jaarlijks investeringsbudget bevat ten minste de volgende elementen :

### Het programma van de investeringsuitgaven

Dit gedeelte van het investeringsbudget geeft, in de vorm van een globale overzichtstabel, de lijst en de geplande uitgaven van al de investeringen die tijdens het betrokken jaar zullen worden gerealiseerd. Deze tabel is opgesteld volgens het schema waarvan sprake in punt I.1, volgens de hiërarchische indeling die hierna wordt opgegeven :

- niveau 1 : de verschillende rubrieken, subrubrieken en hun onderafdelingen (genummerd), zoals bepaald in punt I.1;
- niveau 2 : de onderverdeling tussen capaciteitsbehoud en capaciteitsuitbreiding;
- niveau 3 : de investeringen voor het behoud van de capaciteit zijn, volgens de (sub)rubriek en voor zover ze pertinent zijn, verdeeld per District (« Departement », Centrum, Noordoost, Noordwest, Zuidoost, Zuidwest);
- niveau 4 : de *lijnen van het budget*, gegroepeerd per specialiteit « sporen », « seininrichting » en « elektrische installaties » met betrekking tot het capaciteitsbehoud; al de projecten met betrekking tot de capaciteitsuitbreiding;
- niveau 5 : meer details in de lijnen van het budget indien ze pertinent zijn. Bijvoorbeeld onder « capaciteitsbehoud – sporen » moet een synthese van de geplande spoorwerken worden vermeld. En voor de projecten van capaciteitsuitbreiding worden de gedeelten vermeld (opdrachten, fasen enz.) die dat jaar in aanmerking moeten worden genomen.

Deze tabel vermeldt per lijn op het niveau 4, in aparte kolommen :

- het geplande budget voor het betrokken jaar;
- de opsplitsing per financieringsbron. De te vermelden financieringsbronnen zijn dezelfde als die in punt I.1.

Deze tabel vermeldt ook, per subrubriek en in aparte kolommen, het overeenstemmende (geactualiseerde) bedrag zoals dat is gepland in het meerjareninvesteringsplan, alsook het verschil, uitgedrukt in percentage, tussen dit bedrag en het werkelijk geplande jaarbudget.

In de kantlijn van deze tabel moet worden aangeduid welke indexering werd toegepast ten opzichte van het oorspronkelijke investeringsplan (uitgedrukt in K€ 2004).

Diverse syntheses van de overzichtstabel van het programma van de investeringsuitgaven, met onder andere de volgende elementen :

- de opsplitsing van het budget per investeringsproject en de subtotalen « behoud » en « uitbreiding »;
- de totale financiering per financieringsbron, met verwijzing naar de middelen die effectief ter beschikking werden gesteld per bron voor het jaar in kwestie;
- de gewestelijke verdeling van de lokaliseerbare investeringen ten laste van de federale Staat die betrekking hebben op de infrastructuur van het binnenlands net.

Commentaar op het programma van de investeringsuitgaven, met vermelding van de markante feiten voor het jaar in kwestie, zoals het opstarten van een belangrijk project of de indienststelling van een afgewerkte infrastructuur of van nieuw materieel enz.

Onder deze rubriek bezorgt de *Maatschappij* uitleg over al de verschillen, per subrubriek, tussen het jaarlijks budget en het overeenstemmende (geactualiseerde) bedrag van het meerjareninvesteringsplan voor datzelfde jaar, indien dit 15 % of meer bedraagt (zoals aangeduid in de overzichtstabel waarvan sprake in punt II.1.1) : oorzaken van het verschil, gevolgen voor de uitvoering van het meerjarenplan, gevolgen voor de andere investeringen enz.

### Het programma van de investeringsbeslissingen

Dit gedeelte van het investeringsbudget geeft, in de vorm van een globale overzichtstabel, de lijst en de bedragen van al de investeringen waarvan de financiële opvolging wordt verzekerd door het DGVL en waarvoor tijdens het betrokken *jaar a* een dossier voor investeringsbeslissing zal worden voorgelegd aan het DGVL.

Deze tabel wordt opgemaakt volgens dezelfde hiërarchische verdeling als die van het programma voor de investeringsuitgaven.

Deze tabel vermeldt per lijn, in aparte kolommen : het totale bedrag van de investeringsbeslissingen en hun opsplitsing over de verschillende jaren (*á, á+1, á+2* enz.) waarin de uitgaven werden geprogrammeerd.

Op de laatste pagina van deze tabel staat het totaal van elke kolom vermeld en daaronder op de volgende regel, het totaal van de uitgaven die gepland zijn tijdens de jaren (*á, á+1, á+2* enz.) en die voortvloeien uit investeringsbeslissingen die in het verleden werden genomen (in voorkomend geval, volgens een geactualiseerde planning van de kosten en uitvoeringsplanningen).

De som van de twee totalen moet worden vergeleken met de geplande begrotingskredieten in het meerjareninvesteringsplan voor de spoorweginvesteringen van de FOD Mobiliteit en Vervoer.

In een tweede tabel wordt het programma van de investeringsbeslissingen opgesplitst per investeringsproject.

## II.2 RAPPORTEN, AMENDEMENT, OPVOLGING & CONTROLE

De *Maatschappij* stuurt jaarlijks twee rapporten, via het DGVL, naar de Minister die bevoegd is voor de spoorweginvesteringen :

- een **tussentijds vorderingsrapport** over de toestand van de uitvoering (situatie eind juni) van het van kracht zijnde investeringsbudget. Het rapport moet een weergave bevatten van de uitvoeringstoestand in de vorm van rubrieken (volgens de onder II.1.1 gedefinieerde niveaus) en van projecten;
- een **jaarlijks evaluatierapport** dat duidelijk vermeldt op welke manier zowel het programma van de investeringsuitgaven als het programma van de investeringsbeslissingen van het afgelopen jaar werden uitgevoerd. Dit rapport bestaat uit overzichtstabellen zoals beschreven in punt II.1, waarin de volgende gegevens zijn opgenomen in aparte kolommen :
  - voor het programma van de investeringsuitgaven :
    - de oorspronkelijk geplande uitgaven;
    - de geplande uitgaven na amendement;
    - de werkelijk geboekte uitgaven;
    - het verschil, in percentage, tussen de geplande uitgaven na amendement en de werkelijk geboekte uitgaven.
  - voor het programma van de investeringsbeslissingen :
    - de oorspronkelijk geplande totale bedragen in investeringsbeslissingen;
    - de herziene bedragen na amendement;
    - de bedragen van de investeringsbeslissingen waarvoor een gunstig advies (« groen licht ») werd bekomen van het DGVL;
    - het verschil, in percentage, tussen de geplande bedragen na amendement en de investeringsbeslissingen met gunstig advies.

Dit jaarlijks evaluatierapport wordt aangevuld met een beknopte kritische toelichting over de uitvoering van het investeringsbudget, zowel met betrekking tot het programma van de uitgaven als het programma van de investeringsbeslissingen, en voor al de verschillen van 15 % of meer tussen de oorspronkelijke planning (per subrubriek) en de werkelijk gerealiseerde bedragen wordt een nota toegevoegd met de rechtvaardiging voor die verschillen.

Het model van die rapporten moet later worden uitgewerkt in overleg met het DGVL.

Een keer per jaar kan de *Maatschappij* eveneens een amendement van het van kracht zijnde jaarlijks investeringsprogramma indienen teneinde rekening te houden met de evolutie van de uitvoering ervan. Het amendementsontwerp wordt opgesteld volgens hetzelfde format als het jaarlijks programma en is onderworpen aan de goedkeuring van de Minister die bevoegd is voor de spoorweginvesteringen. Het overmaken gebeurt via het DGVL, dat zijn advies zal bijvoegen. Het amendementsontwerp moet bij het DGVL toekomen vóór 31 juli van het jaar waarvan het budget door het amendement wordt beoogd. 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.

Het DGVL waakt, voor rekening van de federale Staat, over de opvolging en de controle van de goede uitvoering van het investeringsbudget. De *Maatschappij* verstrekt alle inlichtingen die door de ambtenaren van het DGVL gevraagd worden in het kader van deze opvolging en controle.

### III. DE PROJECTDOSSIERS/COLLECTIEVE DOSSIERS EN DE PROJECTFICHES

Voorafgaande opmerking : De planning en de monitoring van de investeringsplannen en -programma's door de *Maatschappij* alsook de opvolging en de controle door het DGVL, worden op termijn uitgevoerd, voornamelijk met behulp van de projectdossiers/collectieve dossiers, zoals hierna wordt beschreven. Hoofdstuk V van deze bijlage geeft een beschrijving van de migratie van het (huidige) toelatings- en opvolgingssysteem, gebaseerd op de investeringsbeslissingen (Hoofdstuk IV), naar het systeem dat gebaseerd is op de projectdossiers/collectieve dossiers. Gedurende deze migratie zullen de twee systemen naast elkaar bestaan.

De projectdossiers en de collectieve dossiers vormen het belangrijkste instrument inzake opvolging en controle voor de uitvoering van de investeringsplannen en -programma's. Ze functioneren als instrument voor interne opvolging voor de betrokken diensten van de *Maatschappij* en tevens als instrument voor externe opvolging en controle voor de federale Staat.

Het projectdossier/collectief dossier levert, in synthetische vorm, een zo getrouw mogelijk beeld van het investeringsproject op het gebied van doelstellingen, inhoud, planning en uitvoeringsverloop;

De *Maatschappij* stelt **projectdossiers** op voor al de investeringsprojecten die zijn gekenmerkt door een uitvoeringsduur die wordt begrensd door een einddatum van het project, en die moeten worden onderscheiden van de projecten van doorlopende aard waarvoor **collectieve dossiers** worden opgesteld.

Voor elk van die projecten wijst de *Maatschappij* een opdrachtgever en een projectleider aan. De opdrachtgever is, voor rekening van de dienst van de *Maatschappij* die het project opneemt in haar budget, titularis van het budget, van de doelstellingen en van de externe vertegenwoordiging. De projectleider is verantwoordelijk voor de opvolging van de uitvoering van het project binnen een spoorwegdiscipline (bijv. infrastructuur, rollend materieel, exploitatie enz.) en voor de coördinatie tussen de verschillende spoorwegspecialiteiten (dit zijn de activiteiten binnen een discipline, zoals bijvoorbeeld voor de infrastructuur : de spoorwerken, de werken aan de seinrichting, aan de bovenleiding enz.). De *Maatschappij* neemt alle nodige maatregelen opdat de projectleiders hun opdracht optimaal zouden kunnen uitvoeren.

Naast de projectdossier/collectieve dossiers, bestemd voor de planning en de monitoring door de *Maatschappij* van al de investeringswerken die ze onderneemt, en voor de opvolging en de controle door het DGVL van de voor rekening van de Staat uitgevoerde werken, maakt de *Maatschappij* één keer per jaar voor elk project een **projectfiche** op dat bestemd is voor de externe communicatie, meer bepaald voor de Gewesten en voor het Uitvoerend Comité van de Ministers van Mobiliteit (UCMM), opgericht in uitvoering van het Samenwerkingsakkoord van 11 oktober 2001 tussen de federale Staat en de Gewesten met betrekking tot het meerjareninvesteringsplan 2001-2012.

#### III.1 INHOUD EN VORM VAN DE PROJECTDOSSIERS/COLLECTIEVE DOSSIERS EN PROJECTFICHES/COLLECTIEVE FICHES

De gedetailleerde inhoud en vorm van de projectdocumenten staan beschreven in het document « Handboek projectdocumenten », versie 2005-1, dat tegen 31 maart 2005 moet worden afgewerkt in overleg tussen de drie *Maatschappijen* en het DGVL.

Elke latere wijziging met het oog op verfijning en verbetering van het huidige systeem voor informatie, opvolging en reporting, moet gebeuren in overleg tussen de drie *Maatschappijen* en het DGVL.

De nummering en de identificatie van de dossiers en van de fiches gebeuren overeenkomstig het beheerssysteem van de documentversies zoals beschreven in dit « Handboek projectdocumenten ».

De minimale inhoud van de projectdossiers (A), de collectieve dossiers (B), de projectfiches (C) en de collectieve fiches (D) wordt hierna beschreven.

De rijkdom aan informatie in de projectdossiers mag afhangen van het stadium van ontwikkeling van het project. De afwezigheid van bepaalde inlichtingen die redelijkerwijs niet beschikbaar kunnen zijn, bijvoorbeeld in de eerste fases van het project, vormt geen voldoende reden om het projectdossier als onvolledig en dus als onontvankelijk te beschouwen. Zo kan de opdeling in opdrachten in eerste instantie worden vervangen door een bestek dat wordt opgesteld op basis van globale eenheidsprijzen.

##### A. PROJECTDOSSIER

Het projectdossier wordt opgesteld volgens een enig schema en omvat ten minste de volgende delen :

- Deel 1 : Algemene gegevens
- Deel 2 : Omschrijving van het project
- Deel 3 : Plannings en middelen
- Deel 4 : Opvolging van de uitvoering

De delen 1, 2 en 3 beschrijven de referentietoestand van het project. Deel 4 beschrijft het gedeelte permanente monitoring van het project.

##### DEEL 1 : Algemene gegevens

Het deel « Algemene gegevens » moet alle inlichtingen verstrekken met betrekking tot de personen die verantwoordelijk zijn voor het project : projectleider, aannemer, opdrachtgever.

Het moet eveneens de verwijzingen bevatten naar het nummer van de business case (als die bestaat) en naar de documenten van de Raad van Bestuur van de *Maatschappij* die betrekking hebben op het project.

DEEL 2 : Omschrijving van het project

### 2.1. Rechtvaardiging van het project

De gegevens met betrekking tot de rechtvaardiging van het project bevinden zich in het dossier business case (als dat bestaat). Ze worden beknopt weergegeven in de volgende punten :

#### 2.1.1. Noodzaak en gepastheid

Beknopte beschrijving :

- van de bestaande toestand (die welke bestaat vóór de uitvoering van het project);
- van de problemen die gepaard gaan met de bestaande toestand;
- de verwachtingen van de vragende partij.

#### 2.1.2. Doelstellingen van het project

Beknopte beschrijving :

- van de bijdrage tot de doelstelling van de onderneming;
- van de verwachtingen en van de verhoopde resultaten;
- van de doelstellingen inzake planning en budget;
- van de bijdrage aan de doelstellingen van de Staat inzake mobiliteit of vrachtovervoer (strategische doelstellingen).

#### 2.1.3. Beschrijving van het project

Beknopte beschrijving :

- van de toekomstige toestand;
- van een overzichtsplan.

#### 2.1.4. Verwijzingen naar de beheersdocumenten

De verwijzingen moeten de volgende gegevens bevatten :

- naam en nummer van het beheersdocument (bijv. het investeringsplan, het beheerscontract, de documenten van strategisch beheer, de verslagen van het Directiecomité, de verslagen van de Raad van Bestuur, de overeenkomsten, de memoranda, de intentieverklaringen, de samenwerkingsakkoorden of -overeenkomsten, een Master plan enz.);
- datum;
- hoofdstuk of paragraaf;
- paginanummer.

### 2.2. Afbakening van het project en opdeling in subprojecten

#### 2.2.1. Afbakening (scope)

Deze afdeling begrenst de inhoud van het project (wezenlijke afbakening (aanduiding km-palen), afbakening tijdens een proces, betrokken specialiteiten enz.). Er wordt in aangeduid wat al dan niet deel uitmaakt van het project, alsook een eventuele koppeling met andere projecten.

De overzichtsplannen en de situatietekeningen van het project en van zijn opdrachten, die de oorspronkelijke en de toekomstige situatie beschrijven, worden aan het DGVL bezorgd (die plannen worden momenteel geleverd met de dossiers van investeringsbeslissing). Die plannen worden trouwens bijgewerkt volgens de vorderingen van het project.

#### 2.2.2. Risico's

Deze afdeling vermeldt de elementen die de uitvoering van het project in het gedrang zouden kunnen brengen en die een speciale opvolging vereisen gedurende de uitvoering van het project.

Voor projecten waar er een kritische interactie bestaat met andere projecten, moeten die interactiezones uitdrukkelijk worden vermeld (met verwijzing naar de respectieve projectdossiers). Ook de aard van de interactie moet worden opgegeven (bijv. de noodzaak dat een ander project moet zijn afgewerkt vooraleer het betrokken project kan worden gestart).

De volgende gegevens worden verstrekt :

- beschikbaarheid van de middelen;
- planning;
- toelatingen, tests,

#### 2.2.3. De opdeling van het project in opdrachten

Om het project beter te kunnen beheersen, wordt dit opgedeeld in verschillende samenstellende activiteiten.

Als basisregel wordt gekozen voor een opdeling in opdrachten. Een opdracht is een logisch geheel van taken die worden beheerd door een enkele leidend ambtenaar. Op die manier krijgt elke leidend ambtenaar die verantwoordelijk is voor de uitvoering van een deel van de opdrachten in het kader van het project, specifieke verantwoordelijkheden toegewezen inzake planning en budget. De taken binnen de opdracht hebben betrekking op de studie, de werken in aanneming, de werken in eigen beheer enz. of op een combinatie daarvan.

Het geheel van de taken moet bij voorkeur een « opleverbaar » geheel vormen dat duidelijk is afgebakend en waarbij elke opdracht overeenstemt met een enig nummer van boekhoudfiche.

De projectleider vult de beschrijving van het project aan met een lijst van de nummers van boekhoudfiches die betrekking hebben op het project.

Hij vult een referentietabel aan met het budget en zijn oorspronkelijk geprogrammeerde of bijgewerkte uitsplitsing. Daarin komt elke opdracht overeen met een budget, gelijklopend met de opdeling van het budget in studie, werken, coördinatie in aanneming en in eigen beheer, in voorkomend geval levering van stoffen of van taken en een raming van de aanvangs- en einddatum van het werk. Onder de tabel staan de totalen per kolom. De bedragen voor het budget zijn opgegeven in k€ van het lopende jaar;

Die tabel wordt elk trimester geactualiseerd door de projectleider die de prijzen van de gegunde opdrachten vermeldt.

#### 2.2.4. Wettelijke verplichtingen

Deze afdeling vermeldt al de wettelijke verplichtingen die moeten worden nagekomen op Europees, nationaal en gewestelijk vlak, meer bepaald de MER's (Milieu-EffectenRapporten), Natura 2000,

### DEEL 3 : Plannings en middelen

De deel heeft tot doel een link te maken tussen de wezenlijke planning van de werken en de planning van de geplande budgettaire middelen, meer in het bijzonder de bedragen die zijn opgenomen in het meerjareninvesteringsplan. Belangrijke technische fases moeten in het meerjarenplan kunnen worden geïdentificeerd in het licht van de hogere bedragen die ermee overeenstemmen.

### 3.1. Planning

De planning omvat :

- Een referentieplanning.

De projectleider werkt op basis van een onbekende referentiestartdatum X van waarop hij de planning opstelt (bv. : « Als we beginnen op het moment X, dan zal het project klaar zijn op het moment X + 5 jaar »). Als bij de uitvoering blijkt dat de referentieplanning niet zal kunnen worden nageleefd, dan moet die planning worden aangepast.

Die referentieplanning moet ten minste de volgende inlichtingen verstrekken :

- Administratieve planning :
- Eventuele wijziging van allerhande plannen die van kracht zijn in de verschillende Gewesten;
- Voorbereidende studies;
- Bouwvergunningen;
- Eventuele andere vergunningen en attesten;
- Bestek;
- Goedkeuring van de aanbesteding.
- Uitvoeringsplanning :
- Aanvangsdatum van de werken (globaal en per opdracht);
- Einde van de werken (globaal en per opdracht);
- Datum van indienststelling.
- Een grafische voorstelling van de planning.

De (administratieve en technische) planning wordt grafisch weergegeven in de vorm van een « bar-chart ». Voor de grootschalige projecten is het raadzaam om een programma voor projectbeheer te gebruiken.

### 3.2. « Milestones » en kritieke weg

Om een evaluatie van de vorderingen van het project te vergemakkelijken, moeten de kritieke weg en een expliciete lijst met « milestones » of met sleutelmomenten van het project worden bezorgd. Voor de leesbaarheid bevat deze lijst enkel een logische opsomming van de sleutelmomenten (kritieke momenten) met de overeenstemmende datum.

### 3.3. Budgettaire ramingen

#### 3.3.1. Budgettaire planning

De budgettaire referentieplanning geeft :

- het totale budget dat nodig is voor de uitvoering van het project. Het budget bevat de cijfers van het goedgekeurde langetermijn investeringsplan (bijv. het investeringsplan 2004 - 2007), de budgettaire ramingen na de in het investeringsplan opgegeven periode, de uitgaven van vóór de in het investeringsplan opgegeven periode;
- een verdeling van het budget per opdracht en per jaar.

De bedragen zijn opgegeven in k€ van het jaar waarin de budgettaire planning werd opgesteld en in courante k€.

#### 3.3.2. Financieringsbronnen :

Dit punt geeft de uitsplitsing van het budget over de verschillende financieringsbronnen volgens de geplande verdeelsleutels. Dat kan globaal gebeuren of per groepen van opdrachten als de financiering van bepaalde opdrachten afkomstig is van verschillende bronnen. Al de financieringsbronnen moeten worden vermeld (bv. : de federale Staat, met een onderscheid tussen : de gewone budgettaire kredieten van de FOD Mobiliteit en Vervoer, het GEN-Fonds), de eigen middelen van de *Maatschappij*, de financiering die eigen is aan de HST, Publiek-Private Samenwerkingen (PPS), allerhande overheden (bijv. de gewesten, de gemeenten, de EU, de gewestelijke openbare vervoermaatschappijen (De Lijn, TEC, MIVB), de andere alternatieve financieringen, de buurlanden enz.).

Er wordt uitleg gegeven over de redenering die aan de basis ligt van de gekozen verdeelsleutel (in voorkomend geval per opdracht) en van de eventuele evoluties in de loop van het project.

### DEEL 4 : Opvolging van de uitvoering

#### 4.1. Evolutie van het globale budget van het project.

Het projectdossier vermeldt de evolutie van de ramingen van de globale uitgaven van het project in een tabel die halfjaarlijks wordt bijgewerkt en aangevuld. De tabel vermeldt telkens de gekende uitgaven, de verdeling van de geraamde bedragen die gedekt zijn door het meerjareninvesteringsplan en de geraamde bedragen op langere termijn die nog niet zijn goedgekeurd.

#### 4.2 Evolutie van de uitvoering van het project - monitoring

De synthetische voorstelling van de vorderingen van het project en van zijn opdrachten vermeldt de volgende aspecten :

- planning;
- wijziging van de scope;
- evolutie en beheersing van de risico's;
- financiële evolutie van het project per opdracht (budget, uitgaven ten opzichte van het budget, uitgaven per kostentype, budgettaire en wezenlijke uitvoering, totaal van de uitgaven per opdracht en per jaar );

de te nemen correctieve maatregelen.

De vorderingen, op driemaandelijke basis, van die verschillende aspecten wordt samengevat in een tabel, met een gedetailleerdere uitleg in tekstvorm.

#### 4.2.1. Geactualiseerde planning

In dit punt wordt een vergelijking gemaakt tussen de huidige staat van de uitvoering en de referentieplanning of de laatste versie van de planning. De projectleider moet een motivering geven voor de verschillen.

De planning mag zich niet beperken tot het geven van een plaatsbeschrijving of het opsommen van al wat er in het verleden is gedaan, maar moet eveneens een beeld geven van de toekomstige evolutie van het project. Als de staat van de uitvoering aanzienlijke aanpassingen aan de planning vereist, wordt een nieuw voorstel van planning geformuleerd (deze planning wordt dan de referentieplanning in de volgende versie van het projectdossier).

#### 4.2.2. Wijziging van de scope - evaluatie van de risico's

In dit punt geeft de projectleider een overzicht van de wijzigingen van de scope en van de risico's die gepaard gaan met het project, alsook van de weerslag daarvan op de planning, het budget en andere betrokken domeinen.



#### 4.2.3. Evaluatie van de technisch-financiële vorderingen van het project

De projectleider moet verduidelijkingen geven over :

- de financiële evolutie van het project : uitleg over het budget van het lopende jaar, evolutie van de uitgaven, motivering van de verschillen, Als het nieuw gebudgetteerde bedrag voor het lopende jaar meer dan 15 % verschilt van het oorspronkelijk geplande bedrag ten opzichte van het goedgekeurde investeringsbudget, dan moet de projectleider een goede motivering geven voor dit verschil ten opzichte van het oorspronkelijke budget.
- de interactie tussen de wezenlijke (technische) planning en de financiële planning :
  - het bespoedigen of uitstellen van bepaalde fases van wezenlijke projecten heeft tot gevolg tot bepaalde budgetten vroeger of later nodig zijn;
  - omgekeerd hebben bepaalde budgettaire beperkingen een weerslag op de wezenlijke uitvoering van het project, en zelfs op de inhoud van het project zelf.

Die gevolgen moeten hier expliciet worden uiteengezet.

Als om budgettaire redenen wordt beslist om de inhoud van het project te wijzigen teneinde binnen de grenzen van de aanvangersramingen te blijven, dan moet worden aangeduid welke maatregelen daartoe werden genomen en wat de weerslag is van die maatregelen.

- De vergelijking tussen de budgettaire en wezenlijke uitvoeringsgraad.

#### 4.2.4. Correctieve maatregelen

De projectleider moet eveneens een analyse geven van de problemen in het verleden, en zijn toekomstperspectieven formuleren (voorzienbare problemen, punten waar het project vertraging zou kunnen oplopen enz.).

Op basis van de vorige evaluatie stelt de projectleider een actieplan op in samenwerking met de opdrachtgever en/of de project sponsor. Dit actieplan bevat een beschrijving van de correctieve maatregelen en de voorgestelde uitvoeringsdatum.

#### 4.3. Staat van de « groene lichten »

Opmerking : deze rubriek verdwijnt zodra het systeem van de « groene lichten » verdwijnt (zie hoofdstuk V).

Dit gedeelte bevat een lijst met de toestand per onderafdeling van het project wat betreft de « groene lichten ».

De volgende gegevens met betrekking tot de « groene lichten » moeten worden opgegeven :

- aanvragen voor « groene lichten » die nog moeten worden ingediend voor werken in uitvoering of die reeds zijn afgewerkt : bedrag + totaal bedrag;
- reeds gevraagde « groene lichten » : bedrag + totaal bedrag, referenties en datum van aanvraag;
- reeds bekomen « groene lichten » : bedrag + totaal bedrag, referenties en datum van toekenning.

Er moet een onderscheid worden gemaakt tussen de oorspronkelijke investeringsaanvragen en de aanvullende aanvragen. Er moet uitleg worden gegeven over de analyse van de gegrondheid van eventuele boeten die aan de ondernemingen werden betaald.

#### B. COLLECTIEVE DOSSIERS

DEEL 1 : Algemene gegevens

Het deel « Algemene gegevens » moet de inlichtingen verstrekken met betrekking tot de personen die verantwoordelijk zijn voor het project : projectleider, uitvoerder, opdrachtgever,

#### DEEL 2 : Opvolging van de werken

De opvolging van de werken die zijn vermeld in een collectief dossier omvat ten minste de volgende elementen per opdracht (voorgesteld in de vorm van een tabel) : de geplande aanvangs- en einddatum van de werken, de totale raming van de werken, de reeds geboekte uitgaven en het budget van het lopende jaar alsook de totalen, per dossier, van de ramingen, budgetten en geboekte uitgaven.

Als er aanzienlijke verschillen worden vastgesteld tussen de oorspronkelijke raming, het budget en de uitgaven, moeten deze worden gemotiveerd.

#### C. / D. PROJECTFICHES / COLLECTIEVE FICHES

De projectfiches en de collectieve fiches vermelden kort de inlichtingen van de delen 1, 2, 3 van het projectdossier en een vorderingen van het project op het einde van het jaar (het *jaar a*), bestemd voor de communicatie aan de Gewesten en het UCMM, en geven een samenvatting van de in de dossiers beschikbare gegevens. De format van dit fiche wordt opgesteld in overleg met het DGVL.

#### III.2 ACTUALISERING VAN DE DOSSIERS EN VAN DE FICHES, OPVOLGING EN CONTROLE

De projectleiders zijn verantwoordelijk voor hun projectdossiers/collectieve dossiers; ze gebruiken ze als monitoringinstrument en werken ze regelmatig bij, rekening houdend met de evolutie van het project.

Vier keer per jaar, uiterlijk op 15 februari, 30 april, 30 september en 15 december van elk jaar, bezorgt de *Maatschappij* aan het DGVL, op gegevensdrager, al de geactualiseerde projectdossiers/collectieve dossiers. De voornoemde datums kunnen worden gewijzigd in onderlinge overeenstemming tussen het DGVL en de drie *Maatschappijen* van de NMBS-groep. Deze actualisering heeft hoofdzakelijk betrekking op hoofdstuk 4 van het dossier, maar bij aanzienlijke wijziging van het project en ten minste één keer per jaar, worden de dossiers volledig geactualiseerd.

Voor de collectieve dossiers wordt de actualisering telkens samengevat in de vorm van een tabel met, per opdracht : de uitvoeringskalender, de totale raming, het budget van het lopende jaar en de reeds geboekte uitgaven.

De projectfiches die bestemd zijn voor de communicatie aan de Gewesten en aan het UCMM, worden bezorgd aan het DGVL dat ze uiterlijk op 30 juni van elk jaar zal verspreiden.

Het DGVL baseert zich op de projectdossiers/collectieve dossiers om, voor rekening van de federale Staat, de opvolging en de controle te verzekeren 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 kunnen ze overgaan tot alle vereiste onderzoeken en controles op het terrein en binnen de *Maatschappij*, meer bepaald in de boekhouding. De projectleiders en de opdrachtgevers zijn de eerste gesprekspartners.

Het detailniveau van de reporting (bijvoorbeeld met betrekking tot de verdeling van het budget op het niveau van de opdracht en de verdeling van de uitgaven per kostentype) zal evolueren met de concretisering van het project en de maturiteit van het systeem voor projectbeheer. De aanpassing van het systeem gebeurt in overleg tussen de drie *Maatschappijen* en het DGVL.

Tijdens de migratieperiode van de opvolging per investeringsbeslissing naar de opvolging per projectdossier/collectief dossier, zoals beschreven in hoofdstuk V, vormen de dossiers van investeringsbeslissing eveneens, voor een aantal dossiers die moeten worden overeengekomen tussen het DGVL en de *Maatschappij*, een instrument voor kruiscontrole op de doeltreffendheid van de projectdossiers/collectieve dossiers.

Tijdens de migratieperiode verrichten de ambtenaren van het DGVL financiële/boekhoudcontroles volgens de modaliteiten die zijn beschreven in punt IV.4. Na een succesvolle migratie worden die controles verricht naargelang van de behoeften en meer bepaald geïdentificeerd op basis van de analyse van de financiële en boekhoudgegevens die vervat zijn in de projectdossiers/collectieve dossiers. De ambtenaren kunnen daartoe alle aanvullende inlichtingen vragen en hebben toegang tot al de nodig geachte boekhoudkundige stukken en gegevens.

Bezoeken aan de werf, uitgevoerd volgens de modaliteiten die beschreven zijn in IV.4, blijven na de migratie eveneens behouden als ondersteuning voor de opvolging en de controle met behulp van de projectdossiers/collectieve dossiers en naargelang van de behoeften.

De *Maatschappij* bezorgt op eenvoudig verzoek alle aanvullende inlichtingen die door de ambtenaren van het DGVL worden gevraagd in het kader van die opvolging en die controle en neemt deel aan alle vergaderingen die daaromtrent worden georganiseerd door het DGVL. De betrokken projectleiders nemen deel aan die vergaderingen.

Elke periodieke actualisering van de projectdossiers/collectieve dossiers geeft aanleiding tot het opstellen van een bericht van het DGVL aan de Minister die bevoegd is voor de spoorweginvesteringen, aangaande de vorderingen in de uitvoering van het jaarlijks investeringsprogramma. Een kopie van dit bericht wordt naar de *Maatschappij* gestuurd.

In voorkomend geval kunnen er bijkomende activiteiten van opvolging en controle worden opgelegd aan de ambtenaren van het DGVL in het kader van de werken van het UCMM.

#### IV. DE INVESTERINGSBESLISSINGEN

**Voorafgaande opmerking** : wanneer de migratie van het (huidige) systeem van toestemming en opvolging, gebaseerd op de investeringsbeslissingen, naar het systeem gebaseerd op de projectdossiers/collectieve dossiers met succes afgerond zal zijn, zal de hieronder beschreven opvolging en controle door investeringsbeslissingen niet meer van toepassing zijn en zal de *Maatschappij* aan het DGVL niet langer de investeringsbeslissingen, de rapporten en de boekhoudkundige lijsten moeten voorleggen waarvan in punt IV.4 sprake is.

De investeringsbeslissingen vormen de laatste schakel in de planning van de spoorweginvesteringen. Ze leveren gedetailleerde informatie over zowel de planning, de financiële aspecten en de uitvoeringsmodaliteiten van de investeringen, als over de opvolging en de controle van hun uitvoering.

Alle investeringen ten laste van de begrotingskredieten voor spoorweginvesteringen van de FOD Mobiliteit en Vervoer of ten laste van andere financiële bronnen die het DGVL moet controleren (bijvoorbeeld het GEN-Fonds), en als dusdanig vermeld in het meerjareninvesteringsplan en in het jaarlijks investeringsprogramma, zijn het voorwerp van een investeringsbeslissing. De term « investeringen » omvat zowel de investeringswerken als de verwerving van investeringsmiddelen, zoals het rollend materieel. De vereiste onteigeningen, de studies die leiden tot de realisatie van zo'n investering en het toezicht dat bij die realisatie wordt uitgeoefend, maken eveneens deel uit van de investering. Komen niet in aanmerking als investeringen ten laste van de kredieten voor spoorweginvesteringen die gecontroleerd worden door de FOD Mobiliteit en Vervoer: de werken, leveringen of diensten die betrekking hebben op het onderhoud of op de investeringen met commerciële doeleinden die geen uitstaans hebben met de opdrachten van openbare dienst die door de wet aan de *Maatschappij* zijn opgelegd.

De *Maatschappij* legt, overeenkomstig de hieronder vastgelegde modaliteiten, alle investeringsbeslissingen voor aan het DGVL, voor advies. Alle voor advies aan het DGVL bezorgde beslissingen moeten kaderen in een investeringsproject waarvoor de projectdossiers/collectieve dossiers opgesteld en aan het DGVL bezorgd werden.

De dossiers betreffende de investeringsbeslissingen moeten bij het DGVL aankomen als volgt: ten laatste 30 kalenderdagen

- na de kennisgeving van de bestelling bij aannemingsopdrachten;
- vóór het begin van de werkzaamheden bij werken in eigen beheer.

Als die termijn niet wordt nageleefd moet het dossier vergezeld zijn van een behoorlijk gemotiveerde rechtvaardiging. Die uiterste indieningsdatum geldt niet voor de dossiers van een aanvullende investeringsbeslissing en dossiers van een beslissing aangaande kleine investeringen, waarvoor de in de punten IV.2 en IV.3 beschreven modaliteiten van toepassing zijn.

De dossiers betreffende investeringsbeslissingen die na het verstrijken van die termijn voor advies worden voorgelegd, behalve de aanvullende investeringsbeslissingen en de dossiers die vergezeld zijn van een behoorlijk gemotiveerde rechtvaardiging, zullen onontvankelijk verklaard worden voor de financiering ten laste van de begrotingskredieten voor spoorweginvesteringen onder het toezicht van de FOD Mobiliteit en Vervoer.

Het DGVL bezorgt zijn advies binnen 30 kalenderdagen vanaf de ontvangstdatum van het dossier betreffende de investeringsbeslissing. Als het DGVL van oordeel is dat het dossier onvolledig is of dat het bijkomende uitleg vereist, wordt de bovengenoemde termijn onderbroken vanaf de datum waarop het DGVL de *Maatschappij* hierover schriftelijk heeft ingelicht.

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

Na gunstig advies van het DGVL (« groen licht » genoemd) mogen de gedane uitgaven in het raam van de investering in kwestie effectief ten laste van de betrokken begrotingskredieten geboekt worden, binnen de grenzen van het in de beslissing vermelde budget en op voorwaarde dat de beschikbare kredieten het toelaten.

De investeringsbeslissingen betreffende het investeringsbudget voor een bepaald jaar moeten ten laatste vóór 31 december van dat jaar voor advies voorgelegd worden aan het DGVL. Voor aanvullende investeringsbeslissingen gelden de bepalingen van punt IV.2.

#### IV.1 INHOUD EN VORM VAN DE INVESTERINGSBESLISSINGEN

Ieder dossier van investeringsbeslissing omvat minstens de vier volgen delen:

- (i) het synthesefiche (formulier 408b genoemd);
- (ii) de technische rechtvaardiging;
- (iii) de financiële raming;
- (iv) de uitvoeringsmodaliteiten.

Het synthesefiche, de technische rechtvaardiging (met uitzondering van de bijgevoegde plans) en de financiële raming worden in twee exemplaren bezorgd, waarvan er één naar de *Maatschappij* wordt teruggestuurd na gunstig visum van het DGVL. De andere documenten die bij het dossier van investeringsbeslissing zijn gevoegd, worden in één exemplaar bezorgd.

- (i) Het **synthesefiche** (formulier 408b), opgemaakt volgens een eengemaakt model, omvat minstens de volgende gegevens:
  - de beschrijving van de investering, met inbegrip van:
    - de exacte titel van de investering;
    - de budgetlijn.

- de vermelding dat het ofwel om een *oorspronkelijke* investeringsbeslissing gaat, ofwel om een *aanvullende* investeringsbeslissing. In het laatste geval moet(en) het/de investeringsnummer(s) van het/de reeds toegekende « groen(e) licht(en) » vermeld worden;
- de vermelding van de reeds toegekende investeringsnummers (ook « visumnummers » of « groenlichtnummers » genoemd) in het raam van dezelfde investering (andere dan de eventuele bijkomende werken);
- de diensten van de *Maatschappij* die voor de realisatie instaan, alsook de diensten ten laste van dewelke de uitgaven geboekt zullen worden;
- de programmapost, het nummer van boekhoudkundige fiche, de rubriek, de financieringscode en tevens het nummer van het project waaraan de investering verbonden is (projectnummer);
- de financiële uitsplitsing in : Eigen beheer, Aanneming en Diversen met onderverdelingen, voor de eerste twee, in Studies, Werken, Toezicht en Veiligheid, en voor de Diversen, in Onderaannemers en Andere;
- de gunningswijze van de aannemingsprestaties en de prestaties door onderaannemer;
- het/de rekeningnummer(s) van de realiserende dienst waar de uitgaven geboekt zullen worden;
- de aanvangsdatum van de werken (maand/jaar) en de geplande duur van de werken;
- de bezorgingsdatum aan het DGVL door de *Maatschappij*.

Dat synthesefiche (408b) omvat bovendien een vak voor het visum van het DGVL en het toegekende investeringsnummer.

De format van dat formulier kan gewijzigd worden door onderling overleg van de drie *Maatschappijen* en het DGVL.

(ii) De **technische rechtvaardiging** omvat ten minste de volgende gegevens :

- de analyse van de bestaande toestand en de problematiek ervan;
- de investeringsdoelstelling(en) (beschrijving van de toestand na de interventie);
- de beschrijving van de interventie (activiteiten, te gebruiken middelen, resultaten enz.);
- voor investeringswerken, een situatieplan en een algemeen overzicht van de uit te voeren werken;
- de verwijzing naar de interne beslissing met het oog op uitvoering van de investering (een intern controledocument, een document van de Raad van Bestuur, van het Directiecomité enz.). Het document in kwestie moet als bijlage bij de technische rechtvaardiging gevoegd zijn;
- alle andere nodig geachte documenten om de investering op technisch vlak te rechtvaardigen;
- de personalia van de technisch verantwoordelijke voor de uitvoering (leidend ambtenaar).

Als het projectdossier/collectief dossier waarnaar de investeringsbeslissing verwijst een voldoende gedetailleerde technische rechtvaardiging bevat waarmee die beslissing in het geheel van het project gesitueerd kan worden, volstaat een eenvoudige verwijzing naar die rechtvaardiging in het overeenkomstige dossier.

De technische rechtvaardiging wordt opgemaakt, gedateerd en ondertekend door de ambtenaar die verantwoordelijk is voor de opvolging van de uitvoering (de leidend ambtenaar).

(iii) De **financiële raming**, opgemaakt volgens een eengemaakt model, verstrekt de volgende gegevens (indien relevant).

- de ramingen van de **kosten in eigen beheer**. Er moet een onderscheid gemaakt worden tussen de kosten voor prestaties van het personeel, de kosten voor stoffen en de andere kosten.

De kosten voor *prestaties van het personeel* zijn onderverdeeld in : de studiekosten, de personeelskosten voor de uitvoering van de werken in eigen beheer, de kosten voor toezicht die verbonden zijn aan de veiligheidsmaatregelen en de kosten voor toezicht op de uitvoering van de werken in aanneming.

Voor de *stoffen en andere kosten* worden de lijsten en de andere nodige details bijgevoegd.

Alle kosten voor de prestaties in eigen beheer worden berekend op basis van meetstaten.

In de investeringsbeslissingen voor de studiekosten moet de raming vermeld zijn van de kosten voor de investering (werken, aankoop van materieel enz.) waarop de studie betrekking heeft.

- de raming van de **werken door onderaannemer** (prestaties van machines, kranen enz., interventies van derden voor het verplaatsen van uitrustingen van openbaar nut). Er wordt duidelijk vermeld om welke werken door onderaannemer het gaat, en in voorkomend geval moet een meetstaat bijgevoegd worden.
- het bedrag van de **aanbesteding**, dat wil zeggen het bedrag van de gegunde opdracht waarvan sprake in punt (iv).

Bij de financiële raming wordt ook rekening gehouden met de volgende elementen :

- de **diverse kosten**, zoals de algemene kosten, de kosten voor aanbestedingsprocedures, de opslagkosten en de magazijnkosten voor de stoffen enz.;
- de **onvoorzien kosten**.

In voorkomend geval wordt op de kostenraming een **verdeelsleutel** toegepast. Deze kan de kostenspreiding betreffen over de financieringsbronnen waarvan sprake in het investeringsbudget (cf. II.1), de verschillende (sub)rubrieken of, in uitzonderlijke gevallen, de verschillende diensten van de *Maatschappij*. De toegepaste verdeelsleutel moet altijd met technische gegevens gerechtvaardigd worden.

Alle wijzigingen inzake de uren en de kostenpercentages worden, zodra ze van toepassing zijn, door de *Maatschappij* medegedeeld aan het DGVL. Wijzigingen in de kostenpercentages van 1 % en meer worden gestaafd door boekhoudkundige documenten.

De *Maatschappij* bezorgt de overzichtslijst van de verdeelsleutels voor de HST-projecten om de twee maanden aan het DGVL. Wijzigingen in de verdeelsleutels van 5 % en meer worden gestaafd door middel van technische gegevens of beheersbeslissingen.

Op verzoek van het DGVL moet de *Maatschappij* alle informatie of bijkomende rechtvaardigingen verstrekken inzake de evolutie van de eenheidsprijzen en de prijzen voor het gebruik van het rollend materieel, de speciale voertuigen, .

(iv) De **uitvoeringsmodaliteiten** omvatten in voorkomend geval de volgende gegevens :

- een korte beschrijving van de uitvoeringsmodaliteiten voor de realisatie van de investering, met een verwijzing naar de aanverwante investeringsbeslissingen die ingediend zijn of ingediend zullen worden : studieopdracht, werken in eigen beheer, werken in aanneming en toezicht enz. De eventuele interactie tussen de werken in eigen beheer en de werken in aanneming moet duidelijk opgegeven worden.
- de uitvoeringskalender. Deze vermeldt minstens de aanvangsdatum en de geplande einddatum van de werken in eigen beheer (studie en werken) en/of de contractuele aanvangsdatum en de uitvoeringstermijn van de in aanneming uitgevoerde werken. Een grafische voorstelling van de uitvoeringskalender (bar-chart) wordt bijgevoegd, indien beschikbaar.

- voor de investeringen verbonden aan een aannemingsopdracht, moeten de volgende documenten het dossier van investeringsbeslissing vergezellen :
  - de interne controledocumenten aangaande de keuze van de aanbestedingsprocedure en aangaande de goedkeuring van het bestek;
  - het bestek, alsook een selectie van plans waardoor men zich een goed beeld kan vormen van de plaats en van de aard van de investering;
  - het proces-verbaal van opening van de offertes;
  - het rapport met de vergelijkende analyse van de offertes en het controledocument of het document van interne beslissing dat betrekking heeft op de gunning van de opdracht;
  - de goedgekeurde offerte met het visum van de bevoegde overheid bij de *Maatschappij*.

De technische rechtvaardiging, de financiële raming en de gegevens over de uitvoeringsmodaliteiten moeten toelaten dat het DGVL oordeelt over de conformiteit van de aanvraag met het geldende investeringsplan/-programma en met onderhavig beheerscontract, alsook over de efficiëntie van de voorgestelde middelen voor realisatie van de investering. Het dossier van de investeringsbeslissing moet het DGVL ook de mogelijkheid bieden, na te gaan of de wetgeving op de openbare aanbestedingen nageleefd werd.

De inhoud en de vorm van de dossiers van investeringsbeslissing kunnen gewijzigd worden door onderling overleg van de drie *Maatschappijen* en het DGVL.

#### IV.2 AANVULLENDE INVESTERINGSBESLISSINGEN

De *Maatschappij* mag aan het DGVL een dossier van aanvullende investeringsbeslissing bezorgen, voor een interventie waarvoor eerder een « groen licht » werd toegekend, en wel in de volgende gevallen :

- wanneer tijdens de uitvoering van de interventie blijkt dat het toegekende bedrag niet toereikend zal zijn om alle verwachte uitgaven te dekken;
- bij de eindafrekening en bij het beëindigen van de interventie, wanneer blijkt dat het toegewezen budget ontoereikend is om alle gedane en geboekte uitgaven te dekken.

Dossiers van **tussentijdse** aanvullende investeringsbeslissing moeten voorgelegd worden zodra men er zich, op basis van de voortgang van de werken, rekenschap van geeft dat het toegekende bedrag met 15 % of meer overschreden zal worden. In de technische rechtvaardiging van die dossiers van tussentijdse aanvullende investeringsbeslissing worden de oorzaken van de bijkomende uitgaven op gedetailleerde wijze gestaafd en worden de nodige bewijsstukken (bijvoorbeeld de bijvoegsels bij de bestelling) bijgevoegd. Voor grote investeringen kunnen verscheidene aanvullende investeringsbeslissingen nodig zijn.

De dossiers van aanvullende investeringsbeslissing bij de **eindafrekening** worden ten laatste 45 kalenderdagen na het beëindigen van de prestaties in eigen beheer of na de goedkeuring van de eindafrekening voor de aannemingsopdracht voorgelegd. De oorzaken van de bijkomende uitgaven worden op gedetailleerde wijze gestaafd in de technische rechtvaardiging, en alle bewijsstukken worden bijgevoegd. Voor de werken bij aanbesteding wordt een overzichtslijst van alle bijvoegsels bij de bestelling gevoegd, vergezeld van het interne controledocument (goedkeuring) voor elk bijvoegsel.

Die dossiers van aanvullende investeringsbeslissing worden opgemaakt met verwijzing naar de oorspronkelijke investeringsbeslissing en het toegekende « groen licht ».

#### IV.3 INVESTERINGSBESLISSINGEN VOOR DE KLEINE INVESTERINGEN

Voor investeringen die op 10.000,00 € of minder geraamd worden en die geen aanvulling vormen op een eerder toegekend « groen licht », of voor een gedeelte van een investering (bijvoorbeeld studiekosten) waarvoor andere dossiers ingediend zullen worden, moet bij voorkeur een dossier van gegroepeerde investeringsbeslissingen opgemaakt worden onder de benaming « Kleine investeringen van allerlei aard ».

Zulke dossiers van investeringsbeslissing, tot beloop van maximaal 140.000,00 €, mogen, indien relevant, ingediend worden per subrubriek en per district, zodra het jaarlijks investeringsprogramma goedgekeurd is.

#### IV.4 RAPPORTERING, CONTROLE EN TOEZICHT

De *Maatschappij* licht het DGVL tweemaal per jaar in over de **vorderingen** inzake de uitvoering van het programma van de investeringsbeslissingen (cf. II.2).

Bij die gelegenheid bezorgt de *Maatschappij* aan het DGVL de gegevens betreffende :

- De toegekende « groene lichten » voor de investeringen die om een of andere reden niet uitgevoerd werden, met vermelding van de redenen voor de annulatie.
- De toegekende « groene lichten » voor studies die evenwel niet tot een concrete realisatie hebben geleid, met vermelding van de redenen waarom van de realisatie wordt (werd) afgezien. Aangezien zulke prestaties voor studies volgens de boekhoudkundige regels van de *Maatschappij* niet als een investering beschouwd mogen worden, zullen de desbetreffende « groene lichten » geannuleerd worden en zullen de uitgaven overgedragen worden ten laste van de eigen middelen van de *Maatschappij*.

De *Maatschappij* bezorgt aan het DGVL ook maandelijks twee **boekhoudkundige lijsten** van de tijdens de vorige maand geboekte uitgaven die betrekking hebben op de investeringen gefinancierd door de begrotingskredieten voor spoorweginvesteringen van de FOD Mobiliteit en Vervoer. Op de eerste lijst staan de investeringen die een « groen licht » hebben gekregen, en op de tweede lijst de investeringsuitgaven waarvoor een dossier van investeringsbeslissing nog ingediend moet worden en/of een « groen licht » nog toegekend moet worden.

Die situatieoverzichten worden volgens een eengemaakt model opgemaakt per boekhoudbureau van de *Maatschappij* en bevatten de volgende gegevens :

Voor de eerste lijst :

- de boekingsmaand (in principe de maand waarop de lijst betrekking heeft, maar bij correctieboekingen ook de vorige maanden);
- het nummer van het krediet waarop de uitgaven geboekt zijn;
- het door het DGVL toegekende visumnummer (nummer van « groen licht »);
- de totale geboekte kosten en hun opsplitsing in : personeel, stoffen, aannemingen, andere kosten en algemene kosten of andere die van toepassing zijn.

Voor de tweede lijst :

- de naam van de leidend ambtenaar;
- de boekingsmaand (in principe de maand waarop de lijst betrekking heeft, maar bij correctieboekingen ook de vorige maanden);
- het nummer van boekhoudfiche;
- de totale geboekte kosten en hun opsplitsing in : personeel, stoffen, aannemingen, andere kosten en algemene kosten of andere die van toepassing zijn;
- het nummer van het krediet waarop de uitgaven geboekt zijn;

- een kolom met het type van afwijking, namelijk : (i) K' voor de investeringsbeslissingen met « groen licht » maar waarvan het bedrag ontoereikend is, (ii) G' voor de investeringsbeslissingen die nog niet voorgelegd werden voor visum van het DGVL, (iii) A' voor de investeringsbeslissingen die bij het DGVL ingediend zijn, maar nog niet goedgekeurd.

De uitgaven die op de tweede lijst voorkomen worden automatisch overgedragen naar de eerste lijst zodra het « groen licht » is toegekend.

De ambtenaren van het DGVL **controleren** de volgende zaken :

- dat de dossiers van investeringsbeslissing correct en volledig zijn, dat de beslissing conform is met de geldende investeringsplanning (conformiteit met de investeringsplannen en -programma's en met de projectdossiers/collectieve dossiers) en met het beheerscontract, dat de in te zetten middelen efficiënt zijn en dat de wetgeving op de openbare opdrachten correct werd toegepast. De toekenning van een investeringsnummer getuigt van het feit dat die controle uitgevoerd is. De gegevens over de « groene lichten » worden in een databank opgeslagen.

De conformiteit met de geldende investeringsplanning houdt onder meer in dat de budgettaire ramingen van het oorspronkelijke of gewijzigde jaarprogramma voor de investeringsbeslissingen (cf. II.1) nageleefd worden. Op die manier kunnen de budgettaire ramingen nooit overschreden worden voor de niveaus 1, 2 en 3 van het (oorspronkelijke of gewijzigde) jaarprogramma, terwijl de budgettaire ramingen voor de budgetlijnen (niveau 4) overschreden mogen worden met hooguit 15 %, evenwel zonder dat die laatste aanleiding geven tot een overschrijding van de ramingen voor de niveaus 1, 2 en 3;

- dat de semestriële overzichtslijsten correct en volledig zijn;
- dat de maandelijks boekhoudkundige lijsten correct en volledig zijn en dat de boekingen overeenstemmen met de ramingen zoals die in de investeringsbeslissingen vermeld zijn. De boekhoudkundige gegevens ten laste van de toegekende « groene lichten » worden in een databank opgeslagen.

De controle dat de maandelijks boekhoudkundige lijsten correct en volledig zijn en dat de boekingen overeenstemmen met de ramingen van de « groene lichten », wordt vooral uitgevoerd ter gelegenheid van **financiële/boekhoudkundige controles** bij de *Maatschappij*. De ambtenaren van het DGVL hebben met dat doel toegang tot alle boekhoudkundige stukken en gegevens die zij nodig achten voor de uitoefening van hun functie.

Die boekhoudkundige controles gebeuren op initiatief van de ambtenaren van het DGVL, al naar de behoeften en volgens een functionele aanpak. Van elke boekhoudkundige controle wordt een rapport opgemaakt dat aan de *Maatschappij* bezorgd wordt.

Het DGVL bezorgt eveneens een jaarlijks syntheserapport over de boekhoudkundige controles van het voorgaande jaar aan de *Maatschappij* en aan de Minister tot wiens bevoegdheid de spoorweginvesteringen behoren.

Het DGVL oefent ook controle uit op de uitvoering van de investeringen door middel van **bezoeken op het terrein**.

Die bezoeken worden georganiseerd in overleg met de verantwoordelijke leidend ambtenaar en, in voorkomend geval, met de projectleider. Door die bezoeken kunnen de ambtenaren van het DGVL :

- zich ervan vergewissen dat de uitvoering conform verloopt met de referentiedocumenten, namelijk de « groene lichten », de projectdossiers/collectieve dossiers en de planning op jaar- en meerjarenbasis;
- zich documenteren over eventuele afwijkingen ten opzichte van die referentiedocumenten, daarover te rapporteren en, in voorkomend geval, voorstellen te formuleren om de vastgestelde afwijkingen te verminderen.

De bezoeken op het terrein gebeuren op initiatief van de ambtenaren van het DGVL, al naar de behoeften en volgens een functionele aanpak. Van elk bezoek op het terrein wordt een rapport opgemaakt dat aan de *Maatschappij* bezorgd wordt.

Het DGVL bezorgt aan de *Maatschappij* en aan de Minister tot wiens bevoegdheid de spoorweginvesteringen behoren, ook een jaarlijks syntheserapport over de bezoeken op het terrein tijdens het voorgaande jaar.

## **V. MIGRATIE VAN HET SYSTEEM « INVESTERINGSBESLISSINGEN (GROENE LICHTEN) » NAAR HET SYSTEEM « PROJECTDOSSIERS / COLLECTIEVE DOSSIERS »**

Voorafgaande opmerking : in de tekst die volgt verwijst de afkorting NMBS naar de maatschappij van vóór de reorganisatie op 1 januari 2005.

Bij het ondertekenen van onderhavig beheerscontract zijn de planning, de monitoring, de opvolging en de controle van de spoorweginvesteringen hoofdzakelijk gebaseerd op slechts drie van de vier hiervoor beschreven instrumenten, meer bepaald het meerjarenplan, het jaarlijkse programma en het systeem van de « groene lichten » (aangevuld door financiële/boekhoudkundige controles en werkbezoeken).

Op verzoek van het DGVL heeft de NMBS in 2002 een model van projectfiche opgesteld waarvan de format door het UCMM werd goedgekeurd. De eerste uitgave van fiches, voorgesteld begin 2003, werd grondig geanalyseerd in overleg tussen de NMBS, het DGVL en de Gewesten. Naar aanleiding van die analyse heeft de NMBS beslist de projectaanpak te veralgemenen en alle personen die bij de planning, uitvoering en monitoring van de projecten betrokken zijn, duidelijker te responsabiliseren. Het totaal van de aan de investeringen toegekende budgetten wordt voortaan in investeringsprojecten opgesplitst, en voor elk project wordt een projectleider benoemd. Elke projectleider moet ofwel een projectdossier of een collectief dossier opstellen, alsook een projectfiche dat dient voor de externe communicatie (behalve met het DGVL).

Hoewel de twee partijen wel degelijk akkoord gaan om de projectaanpak voorrang te geven op het systeem van de investeringsbeslissingen, zijn ze het erover eens dat de projectaanpak momenteel nog niet voldoende performant is om het systeem in een ander systeem te laten overgaan zonder de kwaliteit van de opvolging van de investeringen in het gedrang te brengen.

Dit migratieplan heeft tot doel de modaliteiten, de criteria en de kalender voor de overdracht van het ene systeem naar het andere op te stellen.

De *Maatschappij* zal tijdens de migratieperiode alles in het werk stellen om de projectaanpak en het instrument « projectdossier/collectief dossier » te veralgemenen en te perfectioneren. Ze zal de nodige maatregelen treffen om te waarborgen dat de migratie met succes doorgevoerd wordt.

Het DGVL moet de efficiëntie van het systeem projectdossier /collectief dossier' evalueren aan de hand van de volgende criteria :

- de effectieve en volledige dekking van het investeringsbudget door de projecten (correcte opdeling);
- de stabiliteit van de lijst en de naamlijst van de projecten (stabiele opdeling);
- het aantal dossiers ingediend binnen de termijnen ten opzichte van het totale aantal in te dienen dossiers;
- de naleving van het opgelegde model;
- de volledigheid van de dossiers;
- de relevantie, de actualiteit en de juistheid van de gegevens (onder andere de budgettaire);
- de vlotheid van informatie-uitwisseling met de projectleider omtrent zijn project;
- de efficiëntie van de interne controle.

De actualiteit, de juistheid en de volledigheid worden onder andere gemeten door de gegevens van de projectdossiers/collectieve dossiers te toetsen aan die van de dossiers van investeringsbeslissing, alsook bij financiële/boekhoudkundige controles en werkbezoeken. Daartoe zal het systeem van voorafgaand advies van het DGVL over de dossiers investeringsbeslissing van kracht blijven tot de migratie een feit is. De technische rechtvaardigingen in die dossiers kunnen echter, naarmate de tijd vordert, vereenvoudigen en vervangen worden door een verwijzing naar de overeenstemmende projectdossiers/collectieve dossiers.

In de maand die volgt op de limietdatums voor het overdragen van de bijgewerkte projectdossiers/collectieve dossiers aan het DGVL, zal deze laatste een vergadering beleggen met de *Maatschappij* om de resultaten van zijn evaluatie mee te delen en te bespreken.

Als de migratie volledig voltooid is, moet het jaarlijkse investeringsprogramma niet langer een programma van investeringsbeslissingen (« programma groene lichten ») bevatten en moeten de rapporten die erop betrekking hebben, niet meer voorgelegd worden. Het rapport van tussentijdse vordering met betrekking tot het programma van de investeringsuitgaven (« wezenlijk programma ») waarvan sprake in punt II.2, is in dat geval ook niet langer vereist.

Een geleidelijke migratie, per opdrachtgever (of uitvoerende dienst, bijvoorbeeld : Tuc Rail, Eurostation, Euroliège, directie Infrastructuur, directie Patrimonium enz.) of per groep van projecten is eveneens toegestaan. In dat geval staan in het programma van de investeringsbeslissingen (« programma van de groene lichten ») en in de rapporten die erop betrekking hebben, in een afzonderlijk hoofdstuk, de budgetten en de kosten van de (bij de voltooide migratie) betrokken projecten, teneinde een globaal overzicht te behouden op het budget en de uitgaven.

Het is de bedoeling, de volledige migratie te bereiken in een periode van drie jaar, te rekenen vanaf de datum van ondertekening van onderhavig beheerscontract. Er zal een evaluatie plaatsvinden vóór het einde van 2005, 2006 en 2007.

### ANNEXE 3

#### I. Indexation de la compensation des coûts de mission de service public prévue à l'article 53.

Le montant de la compensation est exprimé en euros 2005. Il est associé à une valeur d'indice de 114,48 pour l'indice-santé et 118,77 pour l'indice-services. Ces indices se rapportent au mois de novembre de l'année 2004.

Le montant de chaque dotation annuelle est indexé suivant l'évolution de l'indice-santé et de l'indice-services, à concurrence respectivement de 65 % et de 35 %, par rapport aux indices de référence précités. Les nouveaux indices sont ceux du mois de novembre de l'année qui la précède (par exemple, les indices de novembre 2005 pour déterminer la valeur indexée de la dotation de 2006).

Formule applicable à l'indexation de la dotation pour l'année t :

Dotation contractuelle \* ((I San<sub>nov t-1</sub> / I San<sub>nov 04</sub> \* 0,65) + (I Serv<sub>nov t-1</sub> / I Serv<sub>nov 04</sub> \* 0,35))

Dotation contractuelle \* ((I San<sub>nov t-1</sub> / 114,48 \* 0,65) + (I Serv<sub>nov t-1</sub> / 118,77 \* 0,35))

#### II. Indexation de la dotation au financement des investissements (art. 46)

Le montant des dotations annuelles au financement des investissements est exprimé en euros 2005. Il est associé à une valeur d'indice de 4.335,667 pour les matériaux et de 23,683 pour les salaires. Ces indices reflètent la valeur moyenne annuelle de l'année 2003.

Le montant de chaque dotation annuelle est indexé suivant l'évolution du prix des matériaux (I) et des salaires horaires (S) et ce à concurrence respectivement de 40 % et de 60 %, par rapport aux indices de référence précités. Les nouveaux indices sont ceux de l'avant-dernière année qui la précède (par exemple, les moyennes annuelles des indices de 2004 pour déterminer la valeur indexée de la dotation de 2006).

Ces facteurs font l'objet d'une communication officielle assurée par le service Agréation des entrepreneurs de la DG Qualité et Sécurité du SPF Economie, PME, Classes moyennes et Energie. Ils servent de référence dans les formules de révision des prix des marchés de travaux et fournitures.

Formule applicable à l'indexation de la dotation pour l'année t :

Dotation contractuelle \* ((moy  $I_{t-2}$  / moy  $I_{2003}$  \* 0,4) + (moy  $S_{t-2}$  / moy  $S_{2003}$  \* 0,6)) =

Dotation contractuelle \* ((moy  $I_{t-2}$  / 4.335,667 \* 0,4) + (moy  $S_{t-2}$  / 23,683 \* 0,6))

### BIJLAGE 3

#### I. Indexering van de compensatie voor de kosten van de opdrachten van openbare dienst voorzien in artikel 53

Het compensatiebedrag is uitgedrukt in euro's 2005. Het is gekoppeld aan een indexwaarde van 114,48 voor de gezondheidsindex en 118,77 voor de dienstenindex. Die indexcijfers hebben betrekking op de maand november van het jaar 2004.

Het bedrag van iedere jaardotatie is geïndexeerd volgens de evolutie van de gezondheidsindex en de dienstenindex, tot beloop van respectievelijk 65 % en 35 %, ten opzichte van de voormelde referentie-indexen. De nieuwe indexcijfers zijn die van de maand november van het voorafgaande jaar (bijvoorbeeld de indexcijfers van november 2005 om de geïndexeerde waarde van de dotatie voor 2006 te bepalen).

Toepasselijke formule voor de indexering van de dotatie voor het jaar t :

Contractuele dotatie \* ((I Gez<sub>nov t-1</sub> / I Gez<sub>nov 04</sub> \* 0,65) + (I Dien<sub>nov t-1</sub> / I Dien<sub>nov 04</sub> \* 0,35))

Contractuele dotatie \* ((I Gez<sub>nov t-1</sub> / 114,48 \* 0,65) + (I Dien<sub>nov t-1</sub> / 118,77 \* 0,35))

#### II. Indexering van de dotatie voor het financieren van de investeringen (art. 46)

Het bedrag van de jaardotaties voor het financieren van de investeringen is uitgedrukt in euro's 2005. Het is gekoppeld aan een indexwaarde van 4.335,667 voor de materialen en 23,683 voor de lonen. Die indexcijfers geven de gemiddelde waarde weer voor het jaar 2003.

Het bedrag van iedere jaardotatie is geïndexeerd volgens de evolutie van de materiaalprijzen (I) en de prijzen van de uurlonen (S), en dit tot beloop van respectievelijk 40 % en 60 %, ten opzichte van de voormelde referentie-indexen. De nieuwe indexcijfers zijn die van het voorlaatste voorafgaande jaar (bijvoorbeeld de jaargemiddelden van de indexcijfers van 2004 om de geïndexeerde waarde van de dotatie voor 2006 te bepalen).

Die factoren worden officieel medegedeeld door de dienst Erkenning der aannemers van het DG Kwaliteit en Veiligheid bij de FOD Economie, KMO, Middenstand en Energie. Ze dienen als referentie in de formules voor herziening van de prijzen van de opdrachten voor aanneming van werken en leveringen.

Toepasselijke formule voor de indexering van de dotatie voor het jaar t :

Contractuele dotatie \* ((gem  $I_{t-2}$  / gem  $I_{2003}$  \* 0,4) + (gem  $S_{t-2}$  / gem  $S_{2003}$  \* 0,6)) =

Contractuele dotatie \* ((gem  $I_{t-2}$  / 4.335,667 \* 0,4) + (gem  $S_{t-2}$  / 23,683 \* 0,6))

### ANNEXE 4

#### Offre « RER »

Le développement du Réseau Express Régional se réalise en phases conformément à la décision du Conseil des Ministres des 20 et 21 mars 2004.

A dater de l'horaire de décembre 2006, débutera une première phase du service de train RER. Bruxelles sera relié à Termonde, Malines, Louvain, Louvain-la-Neuve, Braine l'Alleud, Braine le Comte avec deux trains par heure et par sens.

Ce service est valable au moins entre 6 heures et 20 heures ; il remplace et élargit l'offre actuelle CityRail sur certaines de ces lignes. Aussi longtemps que les rames spécifiques RER (2008-2009) ne sont pas disponibles, le service est assuré par des automotrices modernisées.

Au fur et à mesure que les rames spécifiques RER sont disponibles, elles sont progressivement introduites sur toutes les lignes exploitées.

### BIJLAGE 4

#### « GEN »-aanbod

De ontwikkeling van het Gewestelijk ExpresNet gebeurt in fases, overeenkomstig de beslissing van de Ministerraad van 20 en 21 maart 2004.

Vanaf de dienstregeling van december 2006 zal een eerste fase starten van treindienst van het GEN-type. Brussel zal met Dendermonde, Mechelen, Leuven, Louvain-la-Neuve, Eigenbrakel, 's Gravenbrakel verbonden worden door twee treinen per uur en per richting.

Deze dienst is minstens geldig tussen 6 uur en 20 uur; op sommige van die lijnen vervangt hij het huidige CityRail-aanbod of breidt dit uit. Zolang de specifieke GEN-stellen (2008-2009) niet beschikbaar zijn, rijden er gemoderniseerde motorstellen.

Naarmate de specifieke GEN-stellen beschikbaar zijn, zullen die geleidelijk worden ingezet op al de geëxploiteerde lijnen.

**apports financiers au groupe SNCB - hors investissements - en milliers d'euros 2005  
financiële steun aan NMBS groep - buiten investeringen - in duizend euro 2005**

	<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>
missions service public	1.083.721	1.083.721	1.083.721
domicile/travail	20.200	24.500	28.700
service intérieur tgv	3.257	6.996	6.996
missions de sécurité		7.200	7.200
exploitation RER			9.188
transport combiné	15.000	30.000	30.000
<b>TOTAL/TOTAAL</b>	<b>1.122.178</b>	<b>1.152.417</b>	<b>1.165.805</b>
<b>comparé à 2005</b>	<b>vergelijking met 2005</b>	<b>30.239</b>	<b>43.627</b>

note 1 le montant 2005 pourra éventuellement augmenter (art. 75)

le montant 2007 pourra éventuellement être revu (art. 20)

het bedrag 2005 kan eventueel verhogen (art. 75)

het bedrag 2007 kan eventueel herzien worden (art. 20)

note 2 avantage indirect par subside accordé aux utilisateurs, sous réserve approbation UE

note 2 indirect voordeel via subsidie aan de gebruikers, onder voorbehoud goedkeuring EU

note 3 augmentation nette hors index

note 3 netto verhoging buiten index

Le tableau fait abstraction de la reprise de la dette, qui diminue les charges du groupe de 300 mio pan an  
De tabel houdt geen rekening met de schuldovername, die de lasten van de groep met 300 mio per jaar vermindert



## ANNEXE 6

## Statistiques à fournir par Infrabel

Toutes les informations détaillées dans la présente annexe sont transmises à la DGTT, accompagnées des précisions méthodologiques nécessaires à leur bonne compréhension (définitions, méthode de calcul, estimations utilisées, documents de référence, ). Elles seront communiquées simultanément sur support papier et informatique (format Excel ou compatible) à la Direction Transport par Rail de la DGTT. Les conditions de diffusion, en particulier d'éventuelles restrictions motivées en ce qui concerne des informations considérées comme confidentielles, seront explicitement formulées.

Annuellement (pour le 30 avril au plus tard)

Sauf en cas d'indisponibilité des données historiques, les informations suivantes sont présentées sous forme de séries statistiques commençant deux ans avant l'année d'entrée en vigueur du présent contrat.

- Evolution du trafic :
  - de voyageurs, en trains-km, par type de trafic (intérieur et transfrontalier, international à grande vitesse et international conventionnel)
  - de voyageurs, en moyenne journalière de trains par relation (trafic voyageurs) ou axe (trafic marchandises), par type de trafic
  - de marchandises, en trains-km, par type de trafic (conventionnel, combiné)
  - de marchandises en moyenne journalière de trains par axe du réseau, par type de trafic
- Vitesse commerciale moyenne :
  - en transport de voyageurs, par type de trafic
  - en transport de marchandises, par type de trafic
- Régularité
  - Régularité trafic voyageurs intérieur et transfrontalier
    - pourcentage trains, zonder neutralisatie, met maximum 5 minuten vertraging aan het eindpunt :
      - ⇒ in het algemeen;
      - ⇒ per relatie;
    - percentage afgeschafte treinen, geheel of gedeeltelijk.
    - percentage trains, zonder neutralisatie, met maximum 5 minuten vertraging bij aankomst in Brussel (Brussel-Noord of Brussel-Zuid), per lijn;
    - percentage trains, zonder neutralisatie, met maximum 5 minuten vertraging op hun eindpunt :
      - ⇒ op een werkdag (maandag tot vrijdag) per periode van de dag :
        - daluren;
        - ochtendpiek;
        - avondpiek;
      - ⇒ op een zaterdag, zon- en feestdag;
    - globaal percentage trains met maximum 5 minuten vertraging op hun eindpunt, na neutralisatie van de gevallen van overmacht, grote investeringswerken en langdurige vertragingzones om veiligheidsredenen.
  - Régularité trafic voyageurs international à grande vitesse (Thalys, TGV, ICE 3 en Eurostar afzonderlijk)
    - percentage trains, zonder neutralisatie, met maximum 5 minuten vertraging aan de grens of op hun eindpunt;
    - aantal afgeschafte treinen,
  - Régularité trafic voyageurs international conventionnel
    - percentage trains, zonder neutralisatie, met maximum 5 minuten vertraging aan de grens of op hun eindpunt;
    - aantal afgeschafte treinen.
  - Régularité trafic marchandises
    - percentage trains, zonder neutralisatie, met maximum 60 minuten vertraging op hun eindpunt (ter beschikking stellen van de operator) of aan de grens.
- Prestations
  - lengte van het uitgebate net, met uitsplitsing naar technische kenmerken (electrificatie, maximum-snelheden, gabariet,...)
  - nombre et identification (si modification) des points d'arrêt voyageurs desservis ventilés en fonction du type d'arrêt
  - nombre et identification des raccordements marchandises desservis
  - M.b.t. de oorzaken die leiden tot verstoringen van het verkeer zoals het aantal breuken van spoorstaven, wisseldefecten, breuken van de bovenleiding, electriciteitspannes, storing van de seinen,
  - het aantal berichten van tijdelijke snelheidsbeperkingen,
  - het aantal opgeheven ritten geheel of gedeeltelijk wegens werken of andere redenen van onbeschikbaarheid voor verkeer, incidenten uitgesloten (vanaf 01/01/2006)
  - Pourcentage de voies, d'appareils de voies, de caténaires en voies principales ayant fait l'objet d'une inspection systématique et poucentage couvert par une inspection ponctuelle (sur place ou sur rapport de conducteurs)
  - Age moyen des éléments de l'infrastructure
  - Indice global de la qualité géométrique de la voie
  - Taux de couverture par le réseau GSM-R (pour l'exploitation) [et GSM (pour les voyageurs)]
- Marktevolutie :
  - installaties en lijnvakken waarvan de bezetting op geregelde tijdstippen het maximum bereikt of dreigt te bereiken;
  - installaties en lijnvakken waarvan in de spits de capaciteit voor minder dan 50% bezet is.
  - percentage van het aantal trein.km gereden door de zittende vervoerder en percentage van de trein.km door de groep van nieuwkomers
  - aantal SO's die rijden
  - aantal ritten door zittende SO en door de groep van andere SO's;

- evolutie van de niet gebruikte treinpaden
- aantal geweigerde treinpaden omwille van capaciteitsschaarste;
- treinpaden (binnenlandse en internationale) gereserveerd voor kortetermijnaanvragen en hun benutting
- Mensuellement (au plus tard 2 mois après la période considérée)
  - Régularité trafic voyageurs intérieur et transfrontalier
    - Pourcentages, sans neutralisation, des trains :
      - ⇒ à l'heure
      - ⇒ avec un retard de maximum 5 minutes
      - ⇒ avec un retard compris entre 6 et 30 minutes
      - ⇒ avec un retard de plus de 30 minutes
      - ⇒ supprimés.
    - Pourcentage des trains programmés avec un retard à l'arrivée maximal de 5 minutes, les retards dus à des cas de force majeure, à l'exécution de grands projets d'investissements ou des ralentissements de longue durée liés à des raisons de sécurité étant neutralisés dans le calcul à établir.
    - Pourcentage des trains avec plus de 5 minutes de retard dus à :
      - ⇒ des cas de force majeure
      - ⇒ l'exécution de grands projets d'investissements
      - ⇒ des ralentissements de longue durée liés à des raisons de sécurité
  - Régularité trafic voyageurs international à grande vitesse
    - Pourcentages, sans neutralisation, des trains :
      - ⇒ à l'heure
      - ⇒ avec un retard de maximum 5 minutes
      - ⇒ avec un retard compris entre 6 et 30 minutes
      - ⇒ avec un retard de plus de 30 minutes
      - ⇒ supprimés.
  - Régularité trafic voyageurs international conventionnel
    - Pourcentages, sans neutralisation, des trains :
      - ⇒ avec un retard de maximum 6 minutes
      - ⇒ avec un retard compris entre 6 et 30 minutes
      - ⇒ avec un retard de plus de 30 minutes
      - ⇒ supprimés.
  - Régularité trafic marchandises
    - Pourcentages, sans neutralisation, des trains :
      - ⇒ avec un retard de maximum 60 minutes
      - ⇒ avec un retard de plus de 60 minutes.

---

#### BIJLAGE 6

Door Infrabel te leveren statistieken

Alle gedetailleerde gegevens in deze bijlage worden aan het Directoraat-generaal Vervoer te Land (DGVL) bezorgd, samen met toelichtingen inzake methodologie die nodig zijn voor een goed begrip ervan (definities, berekeningsmethode, gebruikte ramingen, referentiedocumenten, ). Ze moeten gelijktijdig op papier en op elektronische drager (formaat Excel of compatibel) medegedeeld worden aan de Directie Spoorvervoer van het DGVL. De verspreidingsvoorwaarden, in het bijzonder van eventuele gemotiveerde beperkingen inzake gegevens die als vertrouwelijk worden beschouwd, moeten expliciet vermeld worden.

Jaarlijks (ten laatste op 30 april)

Behalve bij het niet beschikbaar zijn van de historische gegevens, worden de volgende gegevens voorgesteld onder de vorm van statistische reeksen die twee jaar vóór het jaar van inwerkingtreding van dit contract beginnen.

- evolutie van het verkeer :
  - van reizigers, in trein-km, per verkeerstype (binnenlands en grensoverschrijdend, internationaal hogesnelheids- en klassiek verkeer);
  - van reizigers, in gemiddeld aantal treinen per dag en per verbinding (reizigersverkeer) of as (goederenverkeer), per verkeerstype;
  - van goederen, in trein-km, per verkeerstype (klassiek, gecombineerd);
  - van goederen in gemiddeld aantal treinen per dag en per as van het net, per verkeerstype.
- gemiddelde commerciële snelheid :
  - in het reizigersvervoer, per verkeerstype;
  - in het goederenvervoer, per verkeerstype.
- regelmaat :
  - regelmaat binnenlands en grensoverschrijdend reizigersverkeer;
    - percentage treinen, zonder neutralisatie, met maximum 5 minuten vertraging aan het eindpunt :
      - ⇒ in het algemeen;
      - ⇒ per relatie.
    - percentage afgeschafte treinen, geheel of gedeeltelijk;
    - percentage treinen, zonder neutralisatie, met maximum 5 minuten vertraging bij aankomst in Brussel (Brussel-Noord of Brussel-Zuid), per lijn;
    - percentage treinen, zonder neutralisatie, met maximum 5 minuten vertraging op hun eindpunt :
      - ⇒ op een werkdag (maandag tot vrijdag) per periode van de dag :
        - daluren;
        - ochtendpiek;
        - avondpiek.

- ⇒ op een zaterdag, zon- en feestdag.
- globaal percentage treinen met maximum 5 minuten vertraging op hun eindpunt, na neutralisatie van de gevallen van overmacht, grote investeringswerken en langdurige vertragingzones om veiligheidsredenen.
- regelmaat internationaal hogesnelheidsverkeer van reizigers (Thalys, TGV, ICE 3 en Eurostar afzonderlijk);
  - percentage treinen, zonder neutralisatie, met maximum 5 minuten vertraging aan de grens of op hun eindpunt;
  - aantal afgeschafte treinen.
- regelmaat klassiek internationaal reizigersverkeer;
  - percentage treinen, zonder neutralisatie, met maximum 5 minuten vertraging aan de grens of op hun eindpunt;
  - aantal afgeschafte treinen.
- regelmaat goederenverkeer;
  - percentage treinen, zonder neutralisatie, met maximum 60 minuten vertraging op hun eindpunt (ter beschikking stellen van de operator) of aan de grens.
- prestaties :
  - lengte van het uitgebate net, met uitsplitsing naar technische kenmerken (elektrificatie, maximumsnelheden, vrijruimteprofiel,...);
  - aantal en identificatie (bij wijziging) van de bediende stopplaatsen voor reizigers, uitgesplitst in functie van het stopplaatstype;
  - aantal en identificatie van de bediende goederenaansluitingen;
  - met betrekking tot de oorzaken die leiden tot verstoringen van het verkeer zoals het aantal breuken van spoorstaven, wisseldefecten, breuken van de bovenleiding, elektriciteitspannes, storing van de seinen;
  - het aantal berichten van tijdelijke snelheidsbeperkingen;
  - het aantal opgeheven ritten geheel of gedeeltelijk wegens werken of andere redenen van niet beschikbaar zijn voor verkeer, incidenten uitgesloten (vanaf 01/01/2006);
  - percentage sporen, spoortoestellen, bovenleidingen in hoofdspoor die systematisch geïnspecteerd werden en percentage dat occasioneel geïnspecteerd werd (ter plaatse of na melding door bestuurders);
  - gemiddelde leeftijd van de elementen van de infrastructuur;
  - globale coëfficiënt voor de geometrische kwaliteit van het spoor;
  - dekkingsgraad van het GSM-R-netwerk (voor de exploitatie) [en GSM (voor de reizigers)].
- marktevolutie :
  - installaties en lijnvakken waarvan de bezetting op geregelde tijdstippen het maximum bereikt of dreigt te bereiken;
  - installaties en lijnvakken waarvan in de spits de capaciteit voor minder dan 50% bezet is;
  - percentage van het aantal trein-km gereden door de zittende vervoerder en percentage van de trein-km door de groep van nieuwkomers;
  - aantal spoorwegoperatoren (SO's) die rijden;
  - aantal ritten door zittende SO en door de groep van andere SO's;
  - evolutie van de niet gebruikte treinpaden;
  - aantal geweigerde treinpaden omwille van capaciteitschaarste;
  - treinpaden (binnenlandse en internationale) gereserveerd voor kortetermijnaanvragen en hun benutting.
- Maandelijks (ten laatste 2 maanden na de beschouwde periode)
  - regelmaat binnenlands en grensoverschrijdend reizigersverkeer;
    - percentages, zonder neutralisatie, van de treinen :
      - ⇒ die op tijd zijn;
      - ⇒ met maximaal 5 minuten vertraging;
      - ⇒ met een vertraging tussen 6 en 30 minuten;
      - ⇒ met meer dan 30 minuten vertraging;
      - ⇒ die afgeschafte werden.
    - percentage geprogrammeerde treinen met maximaal 5 minuten vertraging bij aankomst, waarbij de vertragingen te wijten aan gevallen van overmacht, aan de uitvoering van grote investeringsprojecten of aan langdurige snelheidsbeperkingen om veiligheidsredenen, geneutraliseerd zijn in de te maken berekening;
    - percentage van de trein met meer dan 5 minuten vertraging te wijten aan :
      - ⇒ gevallen van overmacht;
      - ⇒ de uitvoering van grote investeringsprojecten;
      - ⇒ langdurige snelheidsbeperkingen om veiligheidsredenen.
  - regelmaat internationaal hogesnelheidsverkeer van reizigers;
    - percentages, zonder neutralisatie, van de treinen :
      - ⇒ die op tijd zijn;
      - ⇒ met maximaal 5 minuten vertraging;
      - ⇒ met een vertraging tussen 6 en 30 minuten;
      - ⇒ met meer dan 30 minuten vertraging;
      - ⇒ die afgeschafte werden.

- règlemaats klassiek internationaal reizigersverkeer;
  - percentages, zonder neutralisatie, van de treinen :
    - ⇒ met maximaal 6 minuten vertraging;
    - ⇒ met een vertraging tussen 6 en 30 minuten;
    - ⇒ met meer dan 30 minuten vertraging;
    - ⇒ die afgeschaft werden.
- règlemaats goederenverkeer.
  - percentages, zonder neutralisatie, van de treinen :
    - ⇒ met maximaal 60 minuten vertraging;
    - ⇒ met meer dan 60 minuten vertraging.

## Annexe 7

## Informations, rapports et documents à fournir par Infrabel

## I. Dispositions générales

1.1	4	Convention conclue dans le cadre des besoins de la nation	dès approbation
1.2	4	Convention "besoins de la nation" : "toute information utile relative à son application"	en temps utile

## II. Infrastructure

2.1	9	plan d'investissements 2006-2007	30/11/2005
2.2	9	projet de plan d'investissements pluriannuel 2008-2012 [en concertation avec SNCB-Holding et en association avec le DGTT], (Remarque : le contrat actuel prend fin le 31 décembre 2007)	31/03/2007
2.3	9	Etude socio-économique pour tous les nouveaux projets importants d'extension de capacité de l'infrastructure ferroviaire + ex-post les projets importants terminés	si nécessaire
2.4	9	rapport d'évaluation annuel sur l'exécution du plan pluriannuel d'investissements	30/09/2005
2.5	9	rapport d'évaluation annuel sur l'exécution du plan pluriannuel d'investissements	30/06/2006
2.6	9	finalisation des contrats relatifs aux montages de type Public Private Partnership (PPP), portant sur les investissements inscrits au plan d'investissements 2004-2007	31/12/2005
2.7	9	finalisation du contrat relatif au montage mis en place pour le projet Diabolo	30/06/2005
2.8	10	programme d'investissements annuel de l'année suivante	15/11/2005
2.9	10	rapport d'avancement intermédiaire sur l'exécution du programme annuel	30/09/2005
2.10	10	rapport d'évaluation annuel sur l'exécution du plan pluriannuel d'investissements	30/04/2005
2.11	10	Envoi d'un projet d'amendement, (approuvé par les 3 SA de droit public au Comité d'investissement du groupe SNCB)	30/09/2005
2.12	10	Envoi d'un projet d'amendement, (approuvé par les 3 SA de droit public au Comité d'investissement du groupe SNCB)	31/07/2006
2.13	annexe 1 <sup>re</sup>	Si nécessaire actualisation du plan pluriannuel d'investissements	30/06/2006
2.14	annexe 1 <sup>re</sup>	Si nécessaire pendant l'année, actualisation du plan pluriannuel d'investissements	si nécessaire
2.15	11+14	dossiers de projet conformes ou en phase de développement	15/07/2005
2.16	11	dossiers de projet et les dossiers collectifs d'investissements	15/02/2006
2.17	11	dossiers de projet et les dossiers collectifs d'investissements	30/04/2006
2.18	11	dossiers de projet et les dossiers collectifs d'investissements	30/09/2006
2.19	11	dossiers de projet et les dossiers collectifs d'investissements	15/12/2006
2.20	11	fiches de projet d'investissements destinées à la communication externe, notamment vers les Régions	30/06/2005
2.21	12	dossiers relatifs aux décisions d'investissements en vue de l'obtention du visa (appelé « feu vert »), tant que la migration vers le nouveau système de contrôle n'est pas réalisée	31/12/2005
2.22	12	Infrabel transmet à la DGTT les rapport et liste comptables décrits dans l'annexe 2	31/12/2005
2.23	13	Plan de migration (chapitre V de l'annexe 1 <sup>re</sup> )	après signature du contrat
2.24	13	Première présentation des dossiers à migrer	15/07/2005
2.25	13	Evaluation du plan de migration	31/12/2005
2.26	13	Evaluation du plan de migration	31/12/2006
2.27	13	Evaluation du plan de migration	31/12/2007
2.28	16	résultat des négociations éventuelles avec les entreprises ferroviaires et des mesures qu'Infrabel mettra en œuvre	quand nécessaire

2.29	17	En matière des passages à niveau, un nouveau plan actualisé comportant les points sensibles	15/06/2005
2.30	17	Rapport sur l'accomplissement du plan stratégique en matière de passages à niveaux	01/06/2005
2.31	17	Réunions semestrielles concernant l'avancement de la sécurité aux passages à niveaux	2 fois/an

III. Mission de Service Public relative à la gestion des systèmes de Régulation et de Sécurité de cette Infrastructure

3.1	23 + 24	rapport de sécurité portant sur l'exercice précédent (AR du 12 mars 2003 et AR du 17 novembre 2003), [en collaboration avec la SNCB Holding et à l'initiative de cette dernière] + un rapport spécial du groupe de travail pour l'examen et la prévention des dépassements des signaux	31/05/2005
3.2	23	Examen des causes en cas de diminution du niveau de sécurité + proposition de remèdes	
3.3	23	finalisation du RGUIF en coopération avec la DGTT	30/06/2005
3.4	23	Adaptations du RGUIF	si nécessaire
3.5	23	plan d'action en matière de sécurité d'exploitation	31/03/2005
3.6	23	rapport sur l'exécution du plan d'action en matière de sécurité d'exploitation,	tous les 6 mois
3.7	24	Assistance au Ministre de la Mobilité relativement à l'application de l'article 44 § 4 A.R. 12 mars 2003	en cas de nécessité
3.8	26	[Résultats des contrôles relatifs à la sécurité d'exploitation sur les lignes touristiques]	plan annuel prévisionnel établi de commun accord

IV. Mission de Service Public 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

nihil

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.

5.1	28	Information sur les mesures prises relatives à la répartition des capacités disponibles de l'infrastructure ferroviaire	si nécessaire
5.2	28	Désignation des infrastructures spécifiques à utiliser pour des types déterminés de services de transport ferroviaire	si nécessaire
5.3	30	Elaboration d'un plan de renforcement pour les section saturées et concertation avec DGTT	si nécessaire
5.4	31	Réponse aux demandes, relatives à la répartition des capacités, de la DGTT et du Service de Régulation du Transport ferroviaire (lorsqu'il est opérationnel et au Ministre de la Mobilité dans l'attente)	si nécessaire
5.5	Ce document n'est pas demandé par le contrat de gestion mais par la loi	Le document de référence du réseau et ses éventuelles adaptations	Publication par extraits au <i>Moniteur belge</i> (annuellement)

VI. Mission de Service Public relative à la Tarification, la Facturation et la Perception des Redevance d'Utilisation de l'Infrastructure Ferroviaire et des services visés à l'Article 199, § 1<sup>er</sup>, 3<sup>o</sup> de la Loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines Entreprises Publiques Economiques

6.1	32	publication de l'indexation des prix unitaires (sur base de l'index du mois de novembre précédente)	01/01/2006
6.2	33	Etude visant à objectiver les paramètres de la formule des redevances	démarrer le plus vite possible
6.3	33	rapport sur l'Etat d'avancement de l'étude relative à la tarification au coût marginal	Tous les 6 mois
6.4	34	Information à la demande de la DGTT et du Service de régulation du transport ferroviaire	si nécessaire

VII. Mission de Service Public relative à la certification du Personnel des Entreprises Ferroviaires et du Matériel Roulant

7.1	35	Résultats des contrôles relatifs à la MSP « Certification »	périodiquement
-----	----	---	----------------

## VIII. Qualité du service

8.1	36	Programmation des travaux d'entretien et conséquence sur le trafic	si nécessaire
8.2	36	Informations relatives aux investissements, aux statistiques, , au public via Internet	de façon régulière
8.3	37	Informations en temps réel aux clients via les techniques les plus avancées	en temps réel
8.4	37	Informations en temps réel aux entreprises ferroviaires concernées	en temps réel
8.5	37	Informations rapidement les entreprises ferroviaires et leurs clients en cas de perturbations du trafic	en temps réel
8.6	38	Informations rapidement les entreprises ferroviaires en cas de retards imputables à ses installations	en temps réel
8.7	39	Plan d'action Qualité aux matières visées aux articles 22, 37 et 38	01/01/2006
8.8	39	Rapport "Qualité du service" visées aux articles 22, 37 et 38	30/04/2005
8.9	39	Résultat d'un audit par un organisme indépendant sur la méthodologie évaluation de la qualité	30/04/2006

## IX. Sécurité du Personnel et des Voyageurs

9.1	41	Plan d'action annuel « Sécurité du personnel et des usagers», en collaboration avec la SNCB Holding et à l'initiative de cette dernière	15/11/2005
-----	----	---	------------

## X. Règles de conduite a l'égard des Tiers

10.1	44	rapport annuel relatif à la mesure du degré de satisfaction des entreprises ferroviaires autorisées à circuler,	30/06/2006
10.2	44	rapport annuel relatif à la mesure du degré de satisfaction des entreprises ferroviaires	30/04/2007
10.3	44	Manuel de qualité relatif aux relations avec des tiers concernant les moyens, les procédures et les objectifs	31/12/2007
10.4	46	version intégrale du document de référence du réseau sur site internet, sous une forme conviviale, pour les entreprises ferroviaires	30/09/2005
10.5	47	Information aux entreprises ferroviaires candidates et autres tiers	si nécessaire

## XI. Relations financières entre l'ETAT et Infrabel

11.1	48	proposition définitive de répartition des crédits globaux d'investissements pour chaque année de 2005 à 2007, en concertation avec la SNCB et la SNCB-Holding	30/09/2005
11.2	48	un avenant au contrat de gestion à approuver par les 3 sociétés	31/12/2005
11.3	48	proposition définitive de programme d'investissements pour chaque année de 2008 à 2012, en concertation avec la SNCB et la SNCB-Holding	31/03/2007
11.4	49	rapport annuel spécifique relatif à la consommation de la dotation « Investissements »	30/04/2005
11.5	55	projet de plan d'investissements RER en ce qui concerne Infrabel pour la période 2005-2007, en concertation avec SNCB et SNCB-Holding	30/09/2005
11.6	55	proposition de programme Infrabel pour la période 2008-2012 à charge du Fonds RER et en concertation avec SNCB et SNCB-Holding	31/03/2007
11.7	57	Avenant à conclure concernant les charges de personnel du Service technique d'Appui ferroviaire	avant le 31/12/2005
11.8	57	Arrêt des comptes d'exploitations	30/06/2005
11.9	57	Soumission des comptes arrêtés a un audit complet	30/09/2005
11.10	57	Avenant à conclure par Infrabel concernant pour la dotation d'exploitation 2007	31/12/2005

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

12.1	61	Justification annuelle pour les investissements RER	30/04
12.2	62	Business plan à remettre	15/11/2005
12.3	62	Avenant au contrat de gestion	31/12/2005

## XIII. Plan d'entreprise

13.1	68	Plan 2003 - 2005 soumis à l'évaluation paritaire	30/09/2005
13.2	68	Nouveau plan d'entreprise sur base des résultats de l'exercice précédent après audit du Collège des Commissaires	15/11/2005
13.3	68	Conclure un avenant au présent contrat de gestion	31/12/2005

## XIV. Relations avec le Fonds de l'Infrastructure Ferroviaire

14.1	69	Copie des dispositions contractuelles conclues par Infrabel avec le F.I.F.	si nécessaire
------	----	--	---------------

## XV. Dispositions diverses

15.1	70	Réponse aux demandes du Ministre des entreprises publiques, du Ministre de la Mobilité et de la DGTT	si nécessaire
15.2	70	Envoi des documents du Conseil d'Administration d'Infrabel	à chaque réunion du Conseil d'administration d'Infrabel
15.3	71	Conclure un protocole particulier avec la DGTT concernant des visites et inspections sur le terrain des LGV et des installations Transmanche	31/12/2005
15.4	72	Réponse aux avis du Comité consultatif des usagers	en cas d'une question
15.5	72	Communication au Comité consultatif des usagers des informations requises	en cas d'une question
15.6	74	Information des riverains en cas de travaux	en cas de travaux
15.7	74	Conclure une convention avec une association de protection de l'environnement dans le cadre de l'entretien des abords d'infrastructures ferroviaires	démarrer un projet pilote le plutôt possible
15.8	74	Tenir à disposition les informations relatives à la circulation des trains et à la composition de l'infrastructure ferroviaire (directive 2002/49)	en cas d'une demande ou requête
15.9	74	[consultation du marché de la production d'électricité en vue de la création de la capacité d'électricité via d'une centrale thermique de co-génération]	au courant de l'année 2005
15.10	75	Information détaillée relative à son action en matière d'intermodalité au cours de l'exercice précédent	30/04/2005
15.11	76	Rapport annuel relatif à l'exécution des missions de service public	30/04/2005 (Loi du 21 mars 1991)
15.12	76	Comptes annuels, rapport annuel de gestion et rapport du collège des commissaires	30/04/2005 (Loi du 21 mars 1991)

## XVI. Suivi Exécution du Contrat de Gestion

16.1	77	Statistiques annuelles (voir annexe 6)	30/04/2005
16.2	77	Statistiques mensuelles (voir annexe 6)	2 mois après la période considérée
16,3	78	Evaluation du suivi du contrat de gestion	31/10/2005

## BIJLAGE 7

Informatie, verslagen en documenten die door Infrabel moeten worden geleverd

## I. Algemene bepalingen

1.1	4	Overeenkomst gesloten in het kader van de behoeften van de natie	vanaf de goedkeuring
1.2	4	Overeenkomst "behoefte van de natie": "alle nuttige informatie inzake de toepassing ervan"	te gelegener tijd

## II. Infrastructuur

2.1	9	Investeringsplan 2006-2007	30/11/2005
2.2	9	Ontwerp meerjareninvesteringsplan 2008-2012 [in overleg met NMBS Holding en in samenwerking met het DGVL], Opmerking : het huidige contract loopt af op 31 december 2007)	31/03/2007
2.3	9	Socio-economische studie voor alle nieuwe belangrijke projecten inzake de uitbreiding van de capaciteit van de spoorweginfrastructuur + ex-post grote beëindigde projecten	indien nodig
2.4	9	Jaarlijks evaluatierapport aangaande de uitvoering van het meerjareninvesteringsplan	30/09/2005
2.5	9	Jaarlijks evaluatierapport aangaande de uitvoering van het meerjareninvesteringsplan	30/06/2006
2.6	9	Beëindigen van de contracten inzake de constructies van het type Public, Private Partnership (PPP) betreffende de investeringen die in het investeringsplan 2004-2007 zijn opgezet	31/12/2005
2.7	9	Beëindigen van het contract inzake de constructie die voor het Diaboloproject werd opgezet	30/06/2005
2.8	10	Jaarlijks investeringsplan voor het volgende jaar	15/11/2005
2.9	10	Tussentijds rapport over de stand van zaken wat betreft de uitvoering van het jaarlijkse programma	30/09/2005
2.10	10	Jaarlijks evaluatierapport aangaande de uitvoering van het meerjareninvesteringsplan	30/04/2005
2.11	10	Versturen van het ontwerp van aanpassing (goedgekeurd door de 3 NV's van publiek recht aan het investeringscomité van de NMBS-groep)	30/09/2005
2.12	10	Versturen van het ontwerp van aanpassing (goedgekeurd door de 3 NV's van publiek recht aan het investeringscomité van de NMBS-groep)	31/07/2006
2.13	bijlage 1	Indien nodig actualisering van het meerjareninvesteringsplan	30/06/2006
2.14	bijlage 1	Indien nodig in de loop van het jaar, actualisering van het meerjareninvesteringsplan	indien nodig
2.15	11+14	Conforme projectdossiers of in ontwikkelingsstadium	15/07/2005
2.16	11	Projectdossiers en de collectieve investeringsdossiers	15/02/2006
2.17	11	Projectdossiers en de collectieve investeringsdossiers	30/04/2006
2.18	11	Projectdossiers en de collectieve investeringsdossiers	30/09/2006
2.19	11	Projectdossiers en de collectieve investeringsdossiers	15/12/2006
2.20	11	De projectfiches voor investeringen die bestemd zijn voor de externe communicatie, met name naar de Gewesten.	30/06/2005
2.21	12	Dossiers inzake de investeringsbeslissingen voor het verkrijgen van de goedkeuring ("groen licht"), zolang de migratie naar het nieuwe controlesysteem nog niet is gerealiseerd	31/12/2005
2.22	12	Infrabel bezorgt aan het DGVL het rapport en de boekhoudlijsten beschreven in bijlage 2	31/12/2005
2.23	13	Migratieplan (hoofdstuk V van bijlage 1)	na onder-tekening van het contract
2.24	13	Eerste voorstelling van de te migreren dossiers	15/07/2005
2.25	13	Evaluatie van het migratieplan	31/12/2005
2.26	13	Evaluatie van het migratieplan	31/12/2006
2.27	13	Evaluatie van het migratieplan	31/12/2007
2.28	16	Resultaat van de eventuele onderhandelingen met de spoorwegondernemingen en de maatregelen die Infrabel zal toepassen	wanneer nodig
2.29	17	Op het stuk van de overwegen, een nieuw geactualiseerd plan met de gevoelige punten	01/06/2005
2.30	17	Verslag over de uitvoering van het strategisch plan voor wat de overwegen betreft	01/06/2005
2.31	17	Zesmaandelijke vergaderingen betreffende de bevordering van de veiligheid aan de overwegen	tweemaal per jaar



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

3.1	23 + 24	Veiligheidsrapport betreffende het voorgaande boekjaar (KB van 12 maart 2003 en KB van 17 november 2003), [in samenwerking met NMBS Holding en op initiatief van deze laatste] + een speciaal rapport van de werkgroep voor het onderzoek en het voorkomen van voorbijrijden van seinen	31/05/2005
3.2	23	Onderzoek van de oorzaken in geval van een vermindering van het veiligheidsniveau + voorstel van remedies	
3.3	23	Voltooien van het ARGSI in samenwerking met het DGVL	30/06/2005
3.4	23	Aanpassingen van het ARGSI	indien nodig
3.5	23	Actieplan inzake de exploitatieveiligheid	31/03/2005
3.6	23	Rapport over de uitvoering van het actieplan met betrekking tot de exploitatieveiligheid	om de 6 maanden
3.7	24	Voorstel van verbod van het gebruik van de spoorweginfrastructuur (door een treinbestuurder of een treinbegeleider) Bijstand aan de Minister van Mobiliteit in verband met de uitvoering van artikel 44 § 4 van het KB van 12 maart 2003	wanneer nodig
3.8	27	[Resultaten van de controles inzake de exploitatieveiligheid op toeristische lijnen]	in gezamenlijk overleg opgesteld jaarlijks plan met vooruitzichten

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

nihil

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

5.1	28	Informatie over de getroffen maatregelen inzake de verdeling van de beschikbare capaciteit van de spoorweginfrastructuur	indien nodig
5.2	29	Aanduiding van de specifieke infrastructuren die worden gebruikt voor welbepaalde types van spoorvervoerdiensten	indien nodig
5.3	30	Uitwerken van een uitbreidingsplan voor de verzadigde secties in overleg met het DGVL	indien nodig
5.4	31	Antwoord op de vragen inzake de verdeling van de capaciteiten, van het DGVL en van de Dienst Regulering van het Spoorvervoer (wanneer die operationeel is en in afwachting aan de Minister van Mobiliteit)	indien nodig
5.5	Dit document wordt niet gevraagd door het beheerscontract maar door de wet	De netverklaring en haar eventuele aanpassingen	Publicatie in uittreksels in het Staatsblad (jaarlijks)

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

6.1	32	Publicatie van de indexering van de eenheidsprijzen (op basis van de index van de voorgaande maand november)	01/01/2006
6.2	33	Studie om de parameters van de formule van de heffingen objectiever te maken	zo snel mogelijk starten
6.3	33	Verslag over de stand van zaken van de studie inzake de tarifiering tegen marginale kosten	om de 6 maanden
6.4	34	Informatie op verzoek van het DGVL en de Dienst Regulering van het Spoorvervoer	indien nodig

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

7.1	35	Resultaten van de controles inzake de OOD "Certificatie"	periodiek
-----	----	--	-----------

## VIII. Kwaliteit van de dienst

8.1	36	Programmatie van de onderhoudswerken en gevolgen voor het verkeer	indien nodig
8.2	36	Informatie inzake de investeringen, statistieken openbaar via Internet	op regelmatige basis
8.3	37	Real time-informatie aan de klanten via de meest geavanceerde technieken	in real time
8.4	37	Informatie in real time aan de betrokken spoorwegondernemingen	in real time
8.5	37	De spoorwegondernemingen en hun klanten snel informeren in geval van verstoord verkeer	in real time
8.6	38	De spoorwegondernemingen spoedig informeren in geval van vertragingen die aan haar installaties te wijten zijn	in real time
8.7	39	Actieplan Kwaliteit met betrekking tot de onderwerpen van de artikelen 22, 37 en 38	01/01/2006
8.8	39	Verslag "Kwaliteit van de dienst" beoogd in de artikelen 22, 37 en 38	30/04/2005
8.9	39	Resultaten van een audit door een onafhankelijk orgaan over de beoordelingsmethodologie van de kwaliteit	30/04/2006

## IX. Veiligheid van het Personeel en van de Reizigers

9.1	41	Jaarlijks actieplan "Veiligheid van het personeel en de gebruikers" in samenwerking met NMBS Holding en op initiatief van deze laatste	15/11/2005
-----	----	--	------------

## X. Gedragsregels ten overstaan van derden

10.1	44	Jaarlijks rapport inzake de tevredenheidsgraad van de spoorwegondernemingen die op haar infrastructuur mogen rijden	30/06/2006
10.2	44	Jaarlijks rapport inzake de tevredenheidsgraad van de spoorwegondernemingen	30/04/2007
10.3	44	Kwaliteitshandboek voor de relaties met derden betreffende de middelen, de procedures en de doelstellingen	31/12/2007
10.4	46	Integrale versie van de netverklaring op de internetsite, in gebruiksvriendelijke vorm, voor de spoorwegondernemingen.	30/09/2005
10.5	47	Informatie aan de kandidaat-spoorwegondernemingen en andere derden	indien nodig

## XI. Financiële relaties tussen de STAAT en Infrabel

11.1	48	Definitief voorstel van de verdeling van de globale investeringskredieten voor elk jaar van 2005 tot 2007, in overleg met de NMBS en NMBS Holding	30/09/2005
11.2	48	Een bijvoegsel bij het beheerscontract dat door de 3 vennootschappen moet worden goedgekeurd	31/12/2005
11.3	48	Definitief voorstel van de verdeling van het investeringsprogramma voor elk jaar van 2008 tot 2012, in overleg met de NMBS en NMBS Holding	31/03/2007
11.4	49	Specifiek jaarverslag aangaande het gebruik van de dotatie "Investerings"	30/04/2005
11.5	55	Ontwerp van het GEN-investeringsplan wat Infrabel betreft voor de periode 2005-2007, in overleg met de NMBS en NMBS Holding	30/09/2005
11.6	55	Programmavoorstel Infrabel voor de periode 2008-2012 ten laste van het GEN-Fonds en in overleg met de NMBS en NMBS Holding	31/03/2007
11.7	57	Te sluiten bijvoegsel betreffende de personeelskosten van de Technische Steundienst voor Spoorvervoer	voor 31/12/2005
11.8	57	Afsluiten van de exploitatierekeningen	30/06/2005
11.9	57	Onderwerpen van de afgesloten rekeningen aan een volledige audit	30/09/2005
11.10	57	Door Infrabel af te sluiten bijvoegsel aangaande de exploitatiedotatie 2007	31/12/2005

## XII. Storting van de financiële bijdragen en compensaties van de STAAT

12.1	61	Jaarlijkse rechtvaardiging van de GEN-investeringen	30/04/
12.2	62	Voor te leggen businessplan	15/11/2005
12.3	62	Bijvoegsel bij het beheerscontract	31/12/2005

## XIII. Ondernemingsplan

13.1	68	Plan 2003-2005 soumis à l'évaluation paritaire	30/09/2005
13.2	69	Nieuw ondernemingsplan op basis van de resultaten van het vorige boekjaar voor te leggen na een audit door het College van Commissarissen	15/11/2005
13.3	69	Afsluiten van een bijvoegsel bij het beheerscontract	31/12/2005

## XIV. RELATIES MET HET FONDS VOOR SPOORWEGINFRASTRUCTUUR

14.1	69	Kopie van de contractuele bepalingen die Infrabel met het FSI afsluit	indien nodig
------	----	---	--------------

## XV. Diverse bepalingen

15.1	70	Antwoord op de vragen van de Minister van Overheidsbedrijven, van de Minister van Mobiliteit en van het DGVL	indien nodig
15.2	70	Versturen van de documenten van de Raad van Bestuur van Infrabel	Bij elke vergadering van de Raad van Bestuur van Infrabel
15.3	71	Afsluiten van een bijzonder protocol met het DGVL aangaande de bezoeken en inspecties op het terrein van de HSL en de Kanaaltunnelinstallaties	31/12/2005
15.4	72	Antwoord op de adviezen van het Raadgevend Comité van de Gebruikers	in geval een vraag wordt gesteld
15.5	72	Communicatie van de vereiste inlichtingen aan het Raadgevend Comité van de Gebruikers	in geval een vraag wordt gesteld
15.6	74	Informatie aan de omwonenden in geval van werken	in geval van werken
15.7	74	Afsluiten van een overeenkomst met een vereniging voor milieubescherming in het kader van het onderhoud van de directe omgeving van de spoorweginfrastructuur	zo snel mogelijk een piloot-project opstarten
15.8	74	Informatie ter beschikking stellen inzake het treinverkeer en de samenstelling van de spoorweginfrastructuur (richtlijn 2002/49)	in geval van een vraag of een verzoek
15.9	74	[raadpleging van de markt van de elektriciteitsproductie met het oog op het creëren van elektriciteitscapaciteit via een warmtekrachtcentrale]	in loop van 2005
15.10	75	Uitvoerige informatie betreffende inzake haar optreden inzake intermodaliteit in het afgelopen boekjaar	30/04/2005
15.11	76	Jaarverslag over de uitvoering van de opdrachten van openbare dienst	30/04/2005 (Wet van 21 maart 1991)
15.12	76	Jaarrekeningen, jaarlijks beleidsverslag en verslag van het college van commissarissen	30/04/2005 (Wet van 21 maart 1991)

## XVI. Opvolging en uitvoering van het Beheerscontract

16.1	77	Jaarlijkse statistieken (zie bijlage 6)	30/04/2005
16.2	77	Maandelijke statistieken (zie bijlage 6)	2 maanden na de betrokken periode
16.3	78	Evaluatie van de opvolging van het beheerscontract	31/10/2005