

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

Art. 3. Onze Staatssecretaris voor Overheidsbedrijven is belast met de uitvoering van dit besluit.

Gegeven te Brussel, 16 november 2006.

ALBERT

Van Koningswege :

De Vice-Eerste Minister en
Minister van Begroting en Consumentenzaken en
Mevr. F. VAN DEN BOSSCHE
De Staatssecretaris voor Overheidsbedrijven
B. TUYBENS

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

Art. 3. Notre Secrétaire d'Etat aux Entreprises publiques est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Bruxelles, le 16 novembre 2006.

ALBERT

Par le Roi :

La Vice-Première Ministre et
Ministre du Budget et de la Protection de la Consommation
Mme F. VAN DEN BOSSCHE
Le Secrétaire d'Etat aux Entreprises publiques
B. TUYBENS

Bijlage bij het koninklijk besluit - N.M.B.S.

Eerste bijvoegsel bij het beheerscontract gesloten tussen de Staat en de naamloze vennootschap van publiek recht Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

Het beheerscontract gesloten tussen de Staat en de N.M.B.S., goedgekeurd bij koninklijk besluit van 5 juli 2005, wordt gewijzigd door de volgende bepalingen :

1. Alinea 3 van artikel 24 wordt vervangen door de volgende bepaling : « Een overzichtstabel van dit plan is opgenomen in bijlage 15 ».

2. Er wordt een nieuw artikel 28bis ingelast : « De N.M.B.S. installeert de ERTMS-boorduitrusting in bestaand rollend materieel, voor de uitvoering van het gedeelte van haar opdracht van openbare dienst dat betrekking heeft op het binnenlands vervoer van reizigers met treinen van de gewone dienst en met hogesnelheidstreinen, en op de eventuele internationale diensten waarop een verplichting van openbare dienst zou rusten, en dit meer in het bijzonder op het met ERTMS uitgerust gedeelte van de infrastructuur ».

3. Artikel 50 wordt aangevuld met de volgende bepaling :

« De 24 hiervoor bedoelde stations zijn opgenomen in bijlage 2bis ».

4. In artikel 63 wordt alinea 4 aangevuld met de volgende bepaling :

«Bij wijze van uitzondering wordt het jaarlijks veiligheidsprogramma voor het jaar 2006 uiterlijk op 1 april 2006 bezorgd.»

5. Artikel 71 wordt vervangen door de volgende bepaling :

« Art. 71

71.1 Voor de uitvoering van de in het plan 2004-2007 voorziene investeringen, bedoeld in artikel 24, ontvangt de N.M.B.S. een toelage die ten laste is van de Rijksbegroting.

71.2 De Staat waarborgt een investeringstoelage, waarvan het globale bedrag voor de drie naamloze vennootschappen van publiek recht het volgende is :

2005 : 814.897 duizend euro

- waarvan 561.798 duizend euro voor Infrabel
- waarvan 119.200 duizend euro voor de N.M.B.S. Holding
- waarvan 133.899 duizend euro voor de N.M.B.S.

2006 : 927.579 duizend euro

- waarvan 603.493 duizend euro voor Infrabel
- waarvan 163.129 duizend euro voor de N.M.B.S. Holding
- waarvan 160.957 duizend euro voor de N.M.B.S.

2007 : 962.862 duizend euro

- waarvan 610.987 duizend euro voor Infrabel
- waarvan 114.395 duizend euro voor de N.M.B.S. Holding
- waarvan 237.480 duizend euro voor de N.M.B.S.

2008 : 998.222 duizend euro

2009 : 1.033.656 duizend euro

2010 : 1.069.168 duizend euro

2011 : 1.097.756 duizend euro

2012 : 1.133.425 duizend euro

De in 2005 en in 2006 gestorte voorschotten aan de N.M.B.S. Holding en, via deze laatste, aan Infrabel en aan de N.M.B.S., worden in mindering gebracht van de bedragen die de Staat verschuldigd is aan de drie naamloze vennootschappen van publiek recht.

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

71.4 Van de aan de N.M.B.S. Holding verschuldigde bedragen voor de dienstjaren 2006 tot 2007, wordt een som van 7 mio € per jaar besteed aan de financiering van de verbetering van het parkeeraanbod voor de reizigers.

Op de bedragen van de globale toelage van de drie vennootschappen van de N.M.B.S.-Groep voor de jaren 2008 tot 2010 wordt, vóór enige verdeling, een som afgehouden van 7 mio € per jaar ten gunste van de N.M.B.S. Holding voor de financiering van de verbetering van het parkeeraanbod voor de reizigers.

71.5 Op de bedragen van de globale investeringstoelage van de drie vennootschappen van de N.M.B.S.-Groep worden de sommen van 25 mio € in 2008, 50 mio € in 2009, 75 mio € in 2010, 100 mio € in 2011 en 125 mio € in 2012 afgehouden. Deze sommen worden besteed aan :

1°) de financiering van de gedelokaliseerde infrastructuurwerken voor de modernisering van de as Brussel-Luxemburg (lijnen 161 en 162);

2°) de financiering van de door Infrabel verschuldigde huurgelden in het kader van het project voor de Liefkenshoekspoorverbinding;

3°) de terugbetaling aan de N.M.B.S. Holding van de kosten betreffende de prefinanciering van de vijf infrastructuurprojecten die het onderwerp waren van een akkoord in het Overlegcomité Staat – Gewesten van 07 december 2005, met name : spoorweginstallaties in de Haven van Zeebrugge; spoorweginstallaties in de Haven van Brussel; station Gosselies; parking te Louvain-La-Neuve; verbetering van de verbinding Brussel – Luxemburg (gelokaliseerde werken).

Vanaf 2013 wordt er verder elk jaar een bedrag van maximaal 125 mio € afgehouden van de globale investeringstoelage van de drie vennootschappen van de N.M.B.S.-Groep om te worden besteed aan de investeringen vermeld in het voorgaande punt tot de volledige voltooiing van het project 1°) hiervoor, voor de betaling van de verschuldigde huurgelden van het project 2°) hiervoor en voor de volledige terugbetaling van het kapitaal en de interesten van de geprefinancierde projecten van 3°) hiervoor. Zodra het kapitaal en de interesten van de geprefinancierde projecten van 3°) hiervoor volledig zijn terugbetaald, wordt deze afhouding begrensd tot het bedrag dat vereist is voor de projecten 1°) en 2°) hiervoor.

De beschikbaarheidsvergoeding die door Infrabel verschuldigd is in het kader van de overeenkomst van publiek-private samenwerking voor het project Liefkenshoekspoorverbinding, zal gefinancierd worden door een bijzondere investeringstoelage via een afzonderlijk te creëren basisallocatie. De jaarlijkse kredieten op deze basisallocatie zullen vastgesteld worden in functie van de financiële verbintenissen opgenomen in het betreffende contract, en in mindering worden gebracht van de investeringstoelage van de drie vermelde NV's van publiek recht, zoals hierboven uiteengezet.

De interestlasten en kapitaalsaflossingen in het kader van de vijf infrastructuurprojecten bedoeld in alinea 1,3°, zullen gefinancierd worden door een bijzondere investeringstoelage via een afzonderlijk te creëren basisallocatie. De jaarlijkse kredieten op deze basisallocatie zullen vastgesteld worden in functie van de financiële verbintenissen opgenomen in de betreffende contracten, en in mindering gebracht van de investeringstoelage van de drie vermelde NV's van publiek recht, zoals hierboven uiteengezet.

Alle projecten waarin de Gewesten tussenkomen zullen zonder uitstel gerealiseerd worden, met inachtnaam van het principe van gelijktijdigheid zoals bepaald door het Overlegcomité op 7 december 2005, en rekening houdend met de stand van de voorbereiding van de verschillende betrokken projecten.

71.6 De procedure voor de herziening van de verdeling van de globale toelage tussen de drie naamloze vennootschappen van publiek recht valt onder de procedure, beschreven in artikel 25, betreffende de goedkeuring van het jaarlijkse investeringsprogramma en de aanpassing ervan. Ze geeft aanleiding tot een eventuele regularisatie van de betaling tussen de drie vennootschappen. De bewijzen van die overdrachten worden medegegeeld aan het DGVL.

De N.M.B.S. werkt haar programma 2008-2012 uit in overleg met de N.M.B.S. Holding en met Infrabel. Dat programma wordt door de N.M.B.S. Holding aan de Minister van Overheidsbedrijven en aan de Minister van Mobiliteit voorgelegd tegen 31 maart 2007, met de goedkeuring van de N.M.B.S.

71.7 Alle in dit artikel vermelde bedragen zijn uitgedrukt in euro's 2005 en worden geïndexeerd volgens het principe dat is beschreven in bijlage 11 punt II. »

6. Er wordt een nieuw artikel 71*bis* ingelast : «De Staat waarborgt de compensatie van de kosten van de NMBS die voortvloeien uit de verplichting bedoeld door artikel 28*bis*; daartoe worden de in artikel 71 vermelde bedragen verhoogd met 3,61 miljoen € voor 2007 en 3,61 miljoen € voor 2008.»

7. Artikel 73, derde paragraaf, wordt vervangen door :

«Voor 30 september 2006 legt de NMBS, in overleg met de NMBS-Holding en Infrabel, aan de Minister van Overheidsbedrijven een voorstel voor waarin de behoefte aan rollend materieel volgens de gefaseerde invoering van het GEN berekend wordt, en waarbij deze behoefte ingevuld kan worden met beschikbaar gemoderniseerd materieel en met nieuw te verwerven materieel. Het voorstel bevat eveneens de financieringsmodaliteiten van dit materieel, rekening houdend met hetgeen reeds vervat is in de artikelen 74 en 78.»

8. Artikel 74 wordt vervangen door de volgende bepaling :

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

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

Vanaf 2005 stelt de N.M.B.S. Holding de beschikbare middelen van het GEN-Fonds die de Staat haar heeft toevertrouwd ter beschikking van de N.M.B.S., op basis van maandelijks staten van de reële aannemingsfacturen en uitgaven in eigen beheer met betrekking tot dit specifieke materieel en dit, rekening houdend met de eventuele rechtzettingen van de boeking van de uitgaven vanaf 1 januari 2005. Boven de aldus bedoelde bedragen is de N.M.B.S. Holding vrijgesteld van deze verplichting ten aanzien van de N.M.B.S.

Aan de N.M.B.S. wordt ten laste van deze financiering een maximumbedrag ter beschikking gesteld van :

- 20.200 duizend euro in 2005
- 20.253 duizend euro in 2006
- 20.253 duizend euro in 2007.

Deze bedragen, uitgedrukt in euro's 2005, kunnen worden herzien in het kader van de in artikel 25 beschreven procedure betreffende de goedkeuring van het jaarlijks investeringsprogramma en de aanpassing ervan. De N.M.B.S. werkt haar programma 2008-2012 uit in overleg met Infrabel en de N.M.B.S. Holding. Dat programma wordt door de N.M.B.S. Holding aan de Minister van Overheidsbedrijven voorgelegd tegen 31 maart 2007, met de goedkeuring van de N.M.B.S. en Infrabel.

9. Artikel 76 wordt vervangen door de volgende bepaling :

« Art. 76. De N.M.B.S. ontvangt, ten laste van de Rijksbegroting, een jaarlijkse exploitatietoelage van 761.007 duizend euro 2005 in 2005 en van 801.590 duizend euro 2005 vanaf 2006, teneinde de kosten te compenseren ten gevolge van de realisatie van de volgende opdrachten van openbare dienst :

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

Aanvullend aan deze toelage ontvangt de N.M.B.S., vanaf 2006, een bedrag van 6.500 duizend euro (euro's 2006), ter compensatie van de verminderingen die worden aangeboden aan de studenten van 18 jaar tot minder dan 26 jaar, conform bijlage 8 – Deel 1 – Punt 2 – Categorieën van sociale aard – 2.6.

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

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

Vanaf 2007 wordt deze toelage verhoogd met 172 duizend euro (euro 2007) om het exploitatietekort van de verbindingen Virton-Athus-Rodange-Arlon, in toepassing van artikel 31, te dekken. Deze verhoging is onderworpen aan de effectieve indienststelling van deze verbindingen in december 2006, volgens het overeengekomen schema tussen de N.M.B.S. en de CFL (bijlage 16).

Vanaf 2007 wordt deze toelage bovendien verhoogd met 600 duizend euro (euro 2007) om het exploitatietekort van de verbinding Luik – Maastricht, in toepassing van artikel 31, te dekken. Deze verhoging is onderworpen aan de effectieve indienststelling van deze verbinding in december 2006 met een minimum van 12 treinen per dag en per richting.

De in onderhavig artikel voorziene toelagen worden geïndexeerd overeenkomstig bijlage 11 punt I.

Deze toelage wordt evenwel enerzijds verminderd ten belope van 10,27 % van de kosten betreffende het personeel van de Technische Steundienst voor het Spoorvervoer, tot het stopzetten van haar activiteiten in 2005, en anderzijds met 10,27 % van het geheel van de kosten van de Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit van de Spoorwegen voor een maximaal effectief van 25 voltijdse equivalenten, zoals beschreven in bijlage 17. De werkingskosten van DVIS mogen niet hoger zijn dan 35.000 euro 2005 per voltijds equivalent. Het DGVL zal, in overleg met de NMBS, de taken van de DVIS en zijn behoeften nader bepalen. De compensatie op de toelage van de N.M.B.S. zal, op deze wijze, beter worden afgebakend in het kader van het volgende beheerscontract.

Het in de eerste paragraaf voorziene bedrag werd vastgesteld op basis van de toekomstige ontvangsten en uitgaven van de N.M.B.S. zoals opgenomen in het geconsolideerd ondernemingsplan 2006-2007 van de N.M.B.S.-Groep dat aan de Minister van Overheidsbedrijven werd overgemaakt op 9 februari 2006. Deze omvatten meer bepaald de diensten verleend in toepassing van artikelen 2 en 7 van het huidige beheerscontract. De N.M.B.S. engageert zich om deze contracten verder te blijven beheren in overeenstemming met de vermelde artikelen.

10. Artikel 77 wordt vervangen door de volgende bepalingen :

« Art. 77

In aanvulling op de toelage bedoeld in artikel 76, ontvangt de N.M.B.S. ten laste van de Rijksbegroting een exploitatietoelage, uitgedrukt in euro's 2005, teneinde de kosten verbonden aan de binnenlandse bediening met hogesnelheidstreinen te compenseren. Voor het jaar 2005 bedraagt deze toelage 7.016 duizend euro, voor het jaar 2006, 6.996 duizend euro en voor het jaar 2007, 6.928 duizend euro, gestort in verhouding tot het aantal dagen waarop de in artikel 21 bedoelde bediening werd verzekerd. Voor de berekening van de dagen waarop de prestatie niet wordt geleverd, worden de gevallen van overmacht of de gebeurtenissen van buiten de N.M.B.S. geneutraliseerd.

De toelage van 2005 wordt verminderd ten belope van het bedrag dat overeenstemt met de verhoging van de factuur van de N.M.B.S. aan de Staat voor de treinkaarten van de Federale Overheidsdiensten, verbonden aan de wijziging van de prijs van de treinkaart geldig voor een jaar van 9 naar 10 maanden. Dat bedrag werd vastgesteld op 3.759 duizend euro.

In 2007 wordt deze toelage verhoogd met 964 duizend euro (euro 2007) om het exploitatietekort te dekken van de verbinding Antwerpen - Brecht Noorderkempen. Deze verhoging hangt af van de effectieve indienststelling van deze verbinding in juni 2007 met een minimum van 17 treinen per dag en per richting. Vanaf 2008 bedraagt de verhoging 1.928 duizend euro (euro 2007). Dat bedrag zal opnieuw worden geëvalueerd bij de indienststelling van de nieuwe hogesnelheidstreinen.

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

De N.M.B.S. bezorgt tegen 15 april van elk jaar aan het DGVL, op basis van de jaarrekeningen, de gedetailleerde ontvangsten en uitgaven met betrekking tot deze bedieningen voor het afgelopen dienstjaar alsook een prognose voor de vier volgende jaren, die de beschikkingen van artikel 21 integreert.

11. Alinea 4 van artikel 78 wordt vervangen door de volgende bepaling :

Voor de jaren 2006 tot 2010 is de raming van dit bedrag in euro's 2005 voor de drie overheidsbedrijven van de groep als volgt :

2006 : 4.404 duizend euro

2007 : 13.592 duizend euro

2008 : 13.592 duizend euro

2009 : 36.445 duizend euro

2010 : 50.760 duizend euro. »

Van deze globale bedragen, en vóór enige verdeling, wordt jaarlijks ten gunste van de NMBS een som van 4.404 duizend euro 2005 gereserveerd om het rollend materieel te financieren.»

11bis In alinea 6 van artikel 78 worden de woorden « 31 december 2005 » vervangen door de woorden « 31 oktober 2006 ».

12. In de tabel van artikel 79, worden de bedragen van 21.900 en van 24.500 in 2006 vervangen door 20.950 en door 23.550.

13. Artikel 81 wordt aangevuld met de volgende bepaling : « De storting van de schijf van december is beperkt tot 75 %, waarbij het saldo wordt gestort door de Staat, overeenkomstig de bepalingen van artikel 87. »

14. Artikel 84 wordt vervangen door de volgende bepaling :

« De Staat stort aan de NMBS de exploitatietoelage waarin is voorzien in artikel 77. Het bedrag voor 2005 van 7.016 duizend euro wordt verminderd met 3.759 duizend euro conform de modaliteiten waarin is voorzien in artikel 77, 2e alinea. Vanaf 2006 wordt de in de begroting ingeschreven toelage gestort tot belope van 50 % op 31 maart, 40 % op 30 november. De resterende 10 % wordt gestort bij de goedkeuring van de rekeningen van het betrokken jaar. »

15. Artikel 86 wordt vervangen door de volgende bepaling :

« De in artikel 79 bedoelde financiële compensatie wordt aan de N.M.B.S. gestort voor de helft ten laatste op 31 augustus van het lopende jaar, bij wijze van provisie, en voor de helft ten laatste op 31 augustus van het volgende jaar, op basis van het jaarlijks rechtvaardigend rapport zoals voorzien in artikel 39 ».

16. Artikel 91 wordt aangevuld met de volgende bepalingen :

« De NMBS onderschrijft de gemeenschappelijke doelstelling om, tegen 30 juni 2009 en voor de latere dienstjaren, ten opzichte van 30 juni 2008, de geconsolideerde netto financiële schuld van de N.M.B.S.-Groep te stabiliseren volgens de in 2008 geldende Belgische boekhoudnormen, buiten de impact van de HST-financiering (saldo van de vordering van Infrabel met betrekking tot de bijdrage van Nederland en het saldo van HST-Fin + de HST-lening 282,5 mio), buiten de impact van de alternatieve prefinancieringen zoals beslist door het Overlegcomité van 11 oktober 2005 en van 7 december 2005 alsook buiten de impact van elke eventuele schuld die op de balans van Infrabel of van de Holding zou moeten worden geboekt ingevolge de toepassing van de IFRS-normen wat de publiek-private samenwerkingsoperaties betreft voor de projecten Diabolo en Liefkenshoekspoorverbinding. Deze doelstelling kadert in de naleving van het geconsolideerd ondernemingsplan 2006-2007 van de N.M.B.S.-Groep, dat aan de Minister van Overheidsbedrijven werd overgemaakt op 9 februari 2006.»

De laatste zin van artikel 91 wordt geschrapt.

17. Artikel 93 wordt aangevuld met de volgende bepalingen :

« De N.M.B.S. verleent vrije toegang tot haar domein aan de degelijk gemandateerde leden van de dienst Regulering van het Spoorvervoer en van de exploitatie van de luchthaven Brussel-Nationaal, in het kader van hun opdracht voor regulering van het spoorvervoer, met respect van de veiligheidsconsignes. »

18. Een artikel 94bis, luidend als volgt, wordt ingevoegd :

« Art. 94bis. - In het geval dat de Staat gehouden zou zijn tot een gedeeltelijke of volledige terugbetaling van een door de Europese Commissie gestorte subsidie ten gunste van de N.M.B.S., gaat deze laatste zelf over tot de terugbetaling en tot de uitvoering van enige andere beschikking die daaraan zou verbonden zijn.»

19. Een bijlage 2bis, luidend als volgt, wordt ingevoegd :

BIJLAGE 2bis

Lijst van de stations die in te richten zijn volgens het concept van volledige toegankelijkheid

- Aalst
- Antwerpen-Centraal
- Brussel-Centraal
- Brussel-Zuid
- Brussel-Noord
- Brussel-Luxemburg
- Brussel-Nationaal-Luchthaven
- Brugge
- Charleroi-Sud
- Etterbeek
- Gent-Dampoort

- Gent-St.-Pieters
- Halle
- Leuven
- Liège-Guillemins
- Lokeren
- Louvain-la-Neuve
- Mons
- Namur
- Oostende
- Roeselare
- Sint-Niklaas
- Torhout
- Verviers-Central »

20. Bijlage 8 wordt vervangen door de volgende bepaling :

« BIJLAGE 8

Door de Staat opgelegde tariefverminderingen en kosteloos vervoer vermeld in artikel 34 - Compensaties

Deel 1 – Tariefverminderingen en kosteloos vervoer van sociale, patriottische, professionele en andere aard, gecompenseerd door de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer

De opgelegde tariefvoordelen omvatten alle vormen van kosteloos vervoer en vervoer tegen verminderde prijs van sociale, patriottische, professionele en andere aard die in de onderstaande lijsten zijn opgesomd.

Het betreft het kosteloos vervoer en het vervoer tegen verminderde prijs ingevolge de besluitwet van 25 februari 1947 en de besluiten en overeenkomsten tot uitvoering ervan, andere wetten, besluiten en overeenkomsten alsook bijkomende verminderingen toegekend door de N.M.B.S.

Deze bepalingen maken een einde aan de bepalingen die vervat zijn in de overeenkomst van 10 maart 1950 en haar bijvoegsels van 31 juli en 16 december 1953.

Lijst van de categorieën van begunstigden

De tussen haakjes vermelde cijfers verwijzen naar de tariefcodes van de betrokken diensten van de N.M.B.S.

1. Categorieën van patriottische aard

1.1. Genieten volledig kosteloos vervoer in 1e en 2e klas :

- de invaliden van de oorlog 1914-1918 en gelijkgestelden, die een pensioen trekken krachtens de gecoördineerde wetten op de militaire pensioenen (030);
- de politieke gevangenen van de oorlog 1914-1918 aan wie een invaliditeit van ten minste 10 % werd toegekend (050);
- de burgerlijke invaliden van de oorlog 1914-1918 die een invaliditeitspensioen van ten minste 10 % trekken (051);
- de invaliden van de oorlog 1940-1945 en gelijkgestelden, die een pensioen trekken krachtens de gecoördineerde wetten op de vergoedingspensioenen (031);
- de oorlogsinvaliden van de landen die het Verdrag van Brussel van 1952 ondertekend hebben en die gewoonlijk in België verblijven (032);
- de burgerlijke invaliden van de oorlog 1940-1945 die een invaliditeitspensioen van ten minste 10 % trekken (052).

1.2. Genieten kosteloos vervoer in 2e klas en 75 % vermindering op het gedeelte van de prijs van het eersteklasbiljet dat het vaste bedrag overtreft, de hierna genoemde oudstrijders van de oorlog 1914-1918 :

- de militairen die gedurende ten minste één jaar in een strijdende eenheid hebben gediend (001);
- de verdedigers van de forten die op eervolle wijze gevangen werden genomen en daarom frontstrepen hebben gekregen (002);
- de dragers van een kwetsuurstreep (003);
- de houders van het IJzerkruis (004);
- de houders van het Vuurkruis (005);
- de houders van de Medaille van de Strijder-Vrijwilliger (006);

- de militairen die werden onderscheiden voor individuele roemrijke daden (007);
- de Russische oorlogsinvaliden (008).

Hebben eveneens recht op kosteloos vervoer in 2e klas en op 75 % vermindering op het gedeelte van de prijs van het eersteklasbiljet dat het vast bedrag overtreft, de hierna genoemde pensioengerechtigde weduwen van :

- militairen of gelijkgestelden uit hoofde van de oorlog 1914-1918 (033);
- burgerlijke slachtoffers, aan wie een weduwenpensioen is toegekend krachtens de gecoördineerde wetten van 19 augustus 1921 (058);
- militairen of gelijkgestelden uit hoofde van de oorlog 1940-1945 (schadelijk feit opgelopen na 24 augustus 1939 en vóór 26 augustus 1947), van de Koreaanse veldtocht, van de gebeurtenissen op het grondgebied van ex-Belgisch Kongo, van Rwanda en Burundi, vanaf 1 juli 1960, van ongevallen overkomen gedurende een ontminjingsactie (034);
- burgerlijke oorlogsslachtoffers, aan wie een weduwenpensioen is toegekend krachtens de wet van 15 maart 1954 op de pensioenen voor schadeloosstelling van burgerlijke slachtoffers van de oorlog 1940-1945 en hun rechthebbenden (059).

1.3. Genieten 50 % vermindering op het gedeelte van de prijs van het eerste- en tweedeklasbiljet dat het vaste bedrag overtreft :

a) de hierna genoemde oudstrijders van de oorlog 1914-1918 :

- de militairen die tussen 4 augustus 1914 en 11 november 1918 hebben gediend en die niet onder één van de bovengenoemde categorieën vallen (009);
- de burgers die gedurende de periode van 4 augustus 1914 tot 11 november 1918 aan het leger waren verbonden (010);

b) de hierna genoemde oudstrijders van de oorlog 1940-1945 :

- de leden van de Belgische strijdkrachten in Groot-Brittannië tijdens de oorlog 1940-1945, die ten minste één jaar werkelijke dienst tellen, met inbegrip van de zeelieden in militaire dienst die ten minste gedurende één jaar hebben gevaren (011);
- de krijgsgevangenen uit de oorlog 1940-1945 met ten minste vier jaar gevangenschap (012);
- de militaire krijgsgevangenen van de oorlog 1940-1945 met ten minste vier jaar gevangenschap, welke reserveofficier zijn en niet van hun militaire verplichtingen werden ontslagen (013);
- de leden van de Belgische strijdkrachten in Groot-Brittannië tijdens de oorlog 1940-1945, die ten minste één jaar werkelijke dienst tellen met inbegrip van de zeelieden in militaire dienst die ten minste gedurende één jaar hebben gevaren welke reserveofficier zijn en niet van hun militaire verplichtingen werden ontslagen (014);
- de gewapende verzetslieden, erkend overeenkomstig de besluitwet van 19 september 1945 (015);
- de agenten en helpers van de inlichtings- en actiediensten, erkend overeenkomstig de besluitwet van 16 februari 1946 (016);
- de krijgsgevangenen van de oorlog 1940-1945, erkend overeenkomstig de wet van 18 augustus 1947 en van wie de gevangenschap minder dan vier jaar bedraagt (017);
- de leden van de Belgische strijdkrachten in Groot-Brittannië, erkend overeenkomstig de wet van 21 juni 1960 voor een periode kleiner dan één jaar (018);
- de begunstigen van het koninklijk besluit van 28 augustus 1964, houdende statuut van nationale erkentelijkheid ten gunste van de Belgische militairen die tijdens de verschillende fasen van de oorlog 1940-1945 dienst volbracht hebben en die uit dien hoofde houder zijn van een kaart met opgave der oorlogsdiensten voor strijders 1940-1945 (019);
- de zeelieden ter koopvaardij die tijdens de oorlog 1940-1945 ten minste één jaar hebben gevaren (060);

c) de hierna genoemde burgerlijke oorlogsslachtoffers :

- de niet-invalide politieke gevangenen, erkend voor de oorlog 1914-1918 overeenkomstig de gecoördineerde wetten van 19 augustus 1921 (053);
- de niet-invalide gedeporteerden van de oorlog 1914-1918 (038);
- de niet-invalide politieke gevangenen, erkend overeenkomstig het koninklijk besluit van 16 oktober 1954 wat de oorlog 1940-1945 betreft (054);
- de niet-invalide gedeporteerden voor de verplichte tewerkstelling, erkend overeenkomstig de wet van 7 juli 1953 (057);

d) de hierna genoemde burgerlijke verzetslieden :

- de niet-invalide medewerkers aan de sluikpers, erkend overeenkomstig de wet van 1 september 1948 (055);
- de niet-invalide burgerlijke verzetslieden of werkweigerars erkend overeenkomstig de besluitwet van 24 december 1946 (056);

e) de weduwen van de begunstigen van reducties toegekend om vaderlandslievende redenen (020, 021, 022, 023);

f) de weduwen herkomstig van de landen die het Verdrag van Brussel van 1952 hebben ondertekend en gewoonlijk in België verblijven (035).

2. Categorieën van sociale aard

2.1. Genieten kosteloos vervoer :

- in 2e klas, de blinden (met inbegrip van de geleidehond aan de leiband) die houder zijn van de door het Ministerie van Sociale Voorzorg afgeleverde kaart;
- in 1e en 2e klas de begeleiders die oorlogsinvaliden vergezellen van wie op de reductiekaart de vermelding "begeleider toegelaten" staat;
- in 1e en 2e klas, de begeleiders die personen vergezellen die het gebruik van de 2 armen of de 2 benen volledig en definitief hebben verloren en die houder zijn van de door de N.M.B.S. afgegeven "speciale vergunning".
- in 1e en 2e klas, de kinderen van minder dan 6 jaar, zonder vervoerbewijs, vergezeld door een persoon van 12 jaar en ouder met een geldig vervoerbewijs.

Dit kosteloos vervoer wordt evenwel slechts toegekend voor ten hoogste vier kinderen per reiziger van 12 jaar en ouder met een geldig vervoerbewijs;

- in 2e klas, de kinderen van 6 tot minder dan 12 jaar, zonder vervoerbewijs, vergezeld door een persoon van 12 jaar en ouder met een geldig vervoerbewijs.

Dit kosteloos vervoer wordt evenwel slechts toegekend voor ten hoogste vier kinderen per reiziger van 12 jaar en ouder met een geldig vervoerbewijs. Die kosteloosheid geldt maar voor reizen die aanvangen na 9 uur van maandag tot vrijdag (die beperking geldt niet op zaterdagen, zondagen en feestdagen) en uitsluitend als het kind dat hiervan gebruik wil maken een door het gemeentebestuur afgeleverd identiteitsbewijs bij zich heeft dat zijn leeftijd vaststelt.

2.2. Genieten 50 % vermindering op het gedeelte van de prijs van het eerste- en tweedeklasbiljet dat het vaste bedrag overtreft :

- de kinderen van minder dan 12 jaar die geen deel uitmaken van een groot gezin indien ze niet kunnen genieten van het kosteloos vervoer voorzien in 2.1., vijfde gedachtestreepje;
- de kinderen van 12 tot minder dan 26 jaar die gezinsleden ten laste van een groot gezin zijn (041);
- de ouders die ten minste drie levende kinderen hebben gehad (040).

2.3. Genieten 75 % vermindering op het gedeelte van de prijs van het eerste- en tweedeklasbiljet dat het vaste bedrag overtreft :

- de kinderen van 6 tot minder dan 12 jaar ten laste van grote gezinnen (041).

2.4. Kunnen een retourbiljet kopen tegen een vast tarief (4,00 EUR per retour op 01.02.2006) :

- senioren van 65 jaar en ouder.

Dit vast tarief is evenwel maar geldig in 2e klas, voor de afgelegde trajecten tussen twee Belgische stations, op voorwaarde dat de reis aanvangt na 9 uur van maandag tot vrijdag (die beperking geldt niet op zaterdagen, zondagen en feestdagen). Tijdens de verlengde weekends van Pasen (van zaterdag tot en met maandag), Hemelvaartsdag (van donderdag tot en met zondag), Pinksteren (van zaterdag tot en met maandag), alsook op zaterdagen, zondagen en wettelijke feestdagen tussen 15 mei en 15 september inbegrepen, geldt dit vast tarief niet.

2.5. Genieten 50 % vermindering op het gedeelte van de prijs van het tweedeklasbiljet dat het vaste bedrag overtreft :

- de gerechtigden van de verhoogde tegemoetkoming van de verzekering voor geneeskundige verzorging, bedoeld in artikel 37, § 1, lid 2 van de wet betreffende de verplichte verzekering voor geneeskundige verzorging en uitkeringen, gecoördineerd op 14 juli 1994, dat werd vervangen door het Koninklijk Besluit van 16 april 1997 (046).

2.6. Genieten 55 % vermindering op de volledige prijs van de trajecttreinkaart :

- de studenten jonger dan 26 jaar die houder zijn van een schooltreinkaart.

3. Categorieën van professionele aard

Genieten kosteloos vervoer (vrijkaart 1e klas op het N.M.B.S.-net) :

de ambtenaren en bedienden van de Directie « Spoorvervoer » van het Directoraat-Generaal van Vervoer te Land van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer belast met de opvolging van dit beheerscontract;

Genieten kosteloos vervoer in 2e klas :

- de zeelieden die als werkzoekenden bij de koopvaardijvloot zijn ingeschreven en die zich gaan aanmonteren (048).

Genieten kosteloos vervoer in 2e klas en 75 % vermindering op de prijs van het biljet die het vaste bedrag in 1e klas overtreft :

- de journalisten die erkend zijn door het Ministerie van Binnenlandse Zaken, of door de Algemene Belgische Persbond (043).

4. Andere

Genieten kosteloos vervoer (vrijkaart 1e klas op het N.M.B.S.-net) :

- de leden van de Kamer, de Senaat alsook de leden van de Raden van de Gemeenschappen en Gewesten;
- de leden van het Europees Parlement.

Deel 2 – Andere tariefverminderingen en kosteloos vervoer toegekend aan bepaalde categorieën van begunstigden, gecompenseerd door de federale overheidsdiensten en de betrokken instellingen

Dit overzicht omvat de voornaamste Federale Overheidsdiensten en openbare instellingen, die voor hun rekening met de N.M.B.S. een overeenkomst of een akkoord hebben aangegaan betreffende de toekenning van specifieke financiële tariefvoordelen (prijsverminderingen, kosteloos vervoer, verkeersvoordelen). Deze lijst vermeldt niet de privéondernemingen en -instellingen die met de N.M.B.S. een overeenkomst hebben afgesloten.

Lijst van de categorieën van begunstigden

De tussen haakjes vermelde cijfers verwijzen naar de tariefcodes van de betrokken diensten van de N.M.B.S.

I. Federale Overheidsdienst Binnenlandse zaken

- | | | |
|----|------------------|----------------------|
| 1. | De kiezers (098) | Vrijbiljet (2e klas) |
|----|------------------|----------------------|

II. Federale Overheidsdienst Landsverdediging

- | | | |
|----|--|--------------|
| 1. | De militairen en gelijkgestelden in uniform (070) of in burger, die houder zijn van een reductiekaart | 50 % |
| 2. | De aalmoezeniers (028), reserveofficieren (029) en reserveonderofficieren (027) die niet van hun militaire verplichtingen ontslagen zijn | 25 % |
| 3. | De militairen in actieve dienst dienst | Dienstbiljet |
| 4. | De militairen die vanuit het centrum voor recrutering en selectie naar huis terugkeren of die zich naar de kazerne van hun eerste aanstelling begeven | Dienstbiljet |
| 5. | De begunstigden van het koninklijk besluit van 27 juni 1983 houdende statuut van nationale erkentelijkheid ten gunste van de leden van het expeditiekorps voor Korea (024) | 50 % |

III. Federale Overheidsdienst Personeel en Organisatie

De overeenkomst tussen de N.M.B.S. en het Ministerie van Ambtenarenzaken die op 12 december 1995 werd geregistreerd, bepaalt welke verkeersvoordelen worden toegekend aan het personeel van het Hoog Comité van Toezicht, alsook de bijbehorende vergoeding voor de periode tussen 1 januari 1996 en 31 december 1997 (07/C07).

IV. De gewestelijke diensten voor Arbeidsbemiddeling

- | | |
|--|----------------|
| Werklozen die ingaan op een werkaanbieding of zich voor een wervingsexamen aanbieden (047-049) | 75 % (2e klas) |
|--|----------------|

V. Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer - Overeenkomst van 28.05.1973

De overeenkomst van 28.05.1973 bepaalt de begunstigde personeelsleden van de FOD en gelijkgestelden (overgeplaatste bedienden, regiepersoneel ...), de verschillende tariefvoordelen die aan genoemd personeel worden toegekend, alsook de modaliteiten inzake de vereffening van de facturen, die ten laste vallen van de respectieve besturen en regieën.»

| | | NIMBS Groep - Investeringsplan 2005-2007 (Mjo € 2005) | | | | | | | | | | | | | | | |
|-------------------|--|---|------|------|--------|-------------|-------------|--------------|--------------|-------|------|------|--------|-------------|-------------|--------------|--------------|
| | | 2005 | 2006 | 2007 | Totaal | 2005 | 2006 | 2007 | Totaal | 2005 | 2006 | 2007 | Totaal | | | | |
| Fin | Project | HOLDING | | | | INFRAABEL | | | | NIMBS | | | | | | | |
| | | 2005 | 2006 | 2007 | Totaal | 2005 | 2006 | 2007 | Totaal | 2005 | 2006 | 2007 | Totaal | | | | |
| | L36/35 : Bocht Leuven | | | | | 11,7 | 8,9 | 1,8 | 22,4 | | | | | 11,7 | 8,9 | 1,8 | 22,4 |
| | Genk-Goed.: uitbr. 6 sp. + elek. | | | | | 3,9 | 3,6 | 2,4 | 9,9 | | | | | 3,9 | 3,6 | 2,4 | 9,9 |
| | Herentals + Tielen : omvorming | | | | | 0,0 | 2,0 | 1,9 | 4,0 | | | | | 0,0 | 2,0 | 1,9 | 4,0 |
| | Zeebrugge : Bocht Y Terdoest | | | | | 0,1 | 0,0 | 0,0 | 0,1 | | | | | 0,1 | 0,0 | 0,0 | 0,1 |
| | Ontsluit. Haven Apen2de toeg. HJzenen Rijn | | | | | 2,1 | 1,5 | 1,9 | 5,5 | | | | | 2,1 | 1,5 | 1,9 | 5,5 |
| | Haven van Apen : LO + RC | | | | | 22,1 | 24,9 | 16,0 | 63,0 | | | | | 22,1 | 24,9 | 16,0 | 63,0 |
| | L50A : 3de en 4de spoor | | | | | 14,3 | 17,2 | 15,8 | 47,3 | | | | | 14,3 | 17,2 | 15,8 | 47,3 |
| | L25 : aanpas. tracé Duffel | | | | | 0,1 | 0,2 | 4,0 | 4,3 | | | | | 0,1 | 0,2 | 4,0 | 4,3 |
| | L25 : aanpas. station Mechelen | | | | | 0,2 | 0,2 | 5,0 | 5,4 | | | | | 0,2 | 0,2 | 5,0 | 5,4 |
| | L51A : 3de spoor Brugge-Dudzele | | | | | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | | | | | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| | L58:verhog + afschat overwegen | | | | | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | | | | | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| | BIF Ledeborg-Melle + Schellebelle | | | | | 0,1 | 0,1 | 0,5 | 0,6 | | | | | 0,1 | 0,1 | 0,5 | 0,6 |
| | L50A : aanpas. Gent-St-Pieters | | | | | 0,3 | 0,3 | 1,5 | 1,8 | | | | | 0,3 | 0,3 | 1,5 | 1,8 |
| | L11 : verlenging | | | | | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,3 | | | | | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,3 |
| | L21 : dubbel spoor en St-Truiden | | | | | 0,2 | 0,2 | 0,5 | 0,7 | | | | | 0,2 | 0,2 | 0,5 | 0,7 |
| | Diverse VL | | | | | 3,4 | 4,0 | 3,2 | 10,6 | | | | | 3,4 | 4,0 | 3,2 | 10,6 |
| VL | TOTAAL niet PPS/Prefin. | | | | | 58,1 | 63,2 | 54,6 | 176,0 | | | | | 58,1 | 63,2 | 54,6 | 176,0 |
| | Liefkenshoektunnel | | | | | 1,0 | | | 1,0 | | | | | 1,0 | | | 1,0 |
| | Zeebrugge | | | | | 1,1 | | | 1,1 | | | | | 1,1 | | | 1,1 |
| | Diabolo 25N | | | | | 1,7 | 5,9 | 15,9 | 23,5 | | | | | 1,7 | 5,9 | 15,9 | 23,5 |
| VL | SPF proj.PPS/Prefin. | | | | | 3,9 | 5,9 | 15,9 | 25,7 | | | | | 3,9 | 5,9 | 15,9 | 25,7 |
| | PPS Liefkenshoektunnel | | | | | 0,0 | 5,4 | 140,7 | 146,1 | | | | | 0,0 | 5,4 | 140,7 | 146,1 |
| | PPS/Prefin. Zeebrugge | | | | | 0,0 | 2,0 | 15,0 | 17,0 | | | | | 0,0 | 2,0 | 15,0 | 17,0 |
| | PPS Diabolo VL | | | | | 6,5 | 14,3 | 46,8 | 67,6 | | | | | 6,5 | 14,3 | 46,8 | 67,6 |
| | PPS/Prefin. | | | | | 6,5 | 21,7 | 202,5 | 230,7 | | | | | 6,5 | 21,7 | 202,5 | 230,7 |
| TOTAAL VL | FOD | | | | | 62,0 | 69,1 | 70,5 | 201,6 | | | | | 62,0 | 69,1 | 70,5 | 201,6 |
| TOTAAL VL | PPS/Prefin. | | | | | 6,5 | 21,7 | 202,5 | 230,7 | | | | | 6,5 | 21,7 | 202,5 | 230,7 |
| | cap Bsl Zuid-F-SR (P211-P311) | | | | | 1,5 | 8,3 | 10,2 | 20,1 | | | | | 1,5 | 8,3 | 10,2 | 20,1 |
| | Brussel Ind rooster NZV | | | | | 0,2 | | | 0,2 | | | | | 0,2 | | | 0,2 |
| | Schaarbeek fase 1 (P8.k8) | | | | | 4,5 | 6,0 | 11,7 | 22,2 | | | | | 4,5 | 6,0 | 11,7 | 22,2 |
| | Diabolo | | | | | 1,8 | 1,2 | 15,1 | 18,1 | | | | | 1,8 | 1,2 | 15,1 | 18,1 |
| Brus.+ dpt | TOTAAL niet PPS/Prefin. | | | | | 8,1 | 15,5 | 37,0 | 60,6 | | | | | 8,1 | 15,5 | 37,0 | 60,6 |
| TOTAAL Brus./ DPT | FOD | | | | | 8,1 | 15,5 | 37,0 | 60,6 | | | | | 8,1 | 15,5 | 37,0 | 60,6 |
| TOTAAL Brus./ DPT | PPS/Prefin. Haven van Brus. | | | | | | | | | | | | | | | | |
| W | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| VL | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| TOTAAL | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | L161 | | | | | 11,7 | 27,5 | 25,8 | 65,0 | | | | | 11,7 | 27,5 | 25,8 | 65,0 |
| | L124 - I (Linkebeek - Braine l'Alleud) | | | | | 4,4 | 11,4 | 20,1 | 35,9 | | | | | 4,4 | 11,4 | 20,1 | 35,9 |
| | L124 - II (Braine l'Alleud - Nivelles) | | | | | 5,5 | 11,2 | 9,4 | 26,1 | | | | | 5,5 | 11,2 | 9,4 | 26,1 |
| | Stations en parkings | | | | | 4,3 | 0,5 | 0,6 | 5,4 | | | | | 4,3 | 0,5 | 0,6 | 5,4 |
| W | TOTAAL | | | | | 22,1 | 50,7 | 56,2 | 129,0 | | | | | 22,1 | 50,7 | 56,2 | 129,0 |
| | Bocht van Nossegem | | | | | 9,3 | 1,1 | 0,6 | 11,0 | | | | | 9,3 | 1,1 | 0,6 | 11,0 |
| | L50A | | | | | 7,6 | 24,8 | 23,8 | 56,2 | | | | | 7,6 | 24,8 | 23,8 | 56,2 |
| | Stations en parkings | | | | | 1,7 | 6,5 | 1,6 | 9,8 | | | | | 1,7 | 6,5 | 1,6 | 9,8 |
| VL | TOTAAL | | | | | 18,6 | 32,4 | 26,0 | 77,0 | | | | | 18,6 | 32,4 | 26,0 | 77,0 |
| | L161 | | | | | 4,7 | 12,4 | 21,3 | 38,5 | | | | | 4,7 | 12,4 | 21,3 | 38,5 |
| | L124 - I (Linkebeek - Braine l'Alleud) | | | | | 3,6 | 11,8 | 16,3 | 31,8 | | | | | 3,6 | 11,8 | 16,3 | 31,8 |
| Niet geloc. VL | | | | | | 8,4 | 24,2 | 37,7 | 70,2 | | | | | 8,4 | 24,2 | 37,7 | 70,2 |

| NMBBS Groep - Investeringsplan 2005-2007 (Mjo € 2005) | | 2005 | | 2006 | | 2007 | | Totaal | | 2005 | | 2006 | | 2007 | | Totaal | | | | |
|---|-------------|--|-----------|---------|--------|-----------|--------|--------|--------|--------|--------|------|--------|------|--------|--------|-------|--------|-------|--|
| | | HOLDING | INFRAABEL | NMBBS | Totaal | 2005 | 2006 | 2007 | Totaal | 2005 | 2006 | 2007 | Totaal | | | | | | | |
| Fin | Fin | Project | | HOLDING | | INFRAABEL | | NMBBS | | Totaal | | 2005 | | 2006 | | 2007 | | Totaal | | |
| | | Fin | Fin | 2005 | 2006 | 2007 | Totaal | 2005 | 2006 | 2007 | Totaal | 2005 | 2006 | 2007 | Totaal | | | | | |
| Diverse | Informatica | tunnel Josephat | GEN | 18,1 | 51,4 | 59,3 | 128,8 | | | | | | | | 18,1 | 51,4 | 59,3 | 128,8 | | |
| | | L161 | GEN | 6,1 | 9,6 | 14,3 | 29,9 | | | | | | | | | 6,1 | 9,6 | 14,3 | 29,9 | |
| | | L124 - I (Linkebeek - Braine l'Alleud) | GEN | 0,9 | 2,7 | 3,8 | 7,3 | | | | | | | | | 0,9 | 2,7 | 3,8 | 7,3 | |
| | | L50A | GEN | 1,0 | 19,1 | 22,4 | 42,6 | | | | | | | | | 1,0 | 19,1 | 22,4 | 42,6 | |
| | | Stations en parkings | GEN | 0,2 | 0,6 | 0,7 | 1,5 | 0,2 | 0,3 | 1,6 | 2,1 | | | | | 0,4 | 0,9 | 2,3 | 3,6 | |
| | | Brus.+ dpt | GEN | 0,2 | 0,6 | 0,7 | 1,5 | 26,3 | 83,1 | 101,4 | 210,8 | | | | | 26,3 | 83,1 | 101,4 | 210,8 | |
| | | TOTAAL | GEN | 2,3 | 5,9 | 3,7 | 11,8 | 75,4 | 190,3 | 221,3 | 487,0 | | | | | 77,7 | 196,2 | 225,0 | 498,8 | |
| | | FOD | FOD | | | | | 108,9 | 139,1 | 158,7 | 406,6 | | | | | 108,9 | 139,1 | 158,7 | 406,6 | |
| | | EUROPA | EU | | | | | 3,0 | 4,5 | 2,5 | 10,0 | | | | | 3,0 | 4,5 | 2,5 | 10,0 | |
| | | PPS/Prefin. | P/P | | | | | 6,5 | 30,0 | 215,7 | 252,2 | | | | | 6,5 | 30,0 | 215,7 | 252,2 | |
| | | GEN | GEN | 2,3 | 5,9 | 3,7 | 11,8 | 75,4 | 190,3 | 221,3 | 487,0 | | | | | 77,7 | 196,2 | 225,0 | 498,8 | |
| | | FOD | FOD | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | F | F | | | | | | | | | | | | | 1,0 | | | | |
| | | HR | HR | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | OP | OP | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | RZ | RZ | | | | | | | | | | | | | 9,6 | 16,9 | 12,1 | 38,7 | |
| | | M | M | | | | | | | | | | | | | 2,1 | | | | |
| | | TR | TR | | | | | | | | | | | | | 2,1 | | | | |
| | | N | N | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | I | I | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| PA | PA | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ICT | ICT | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Diverse | Diverse | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| FOD | FOD | 21,1 | 24,3 | 27,2 | 72,6 | | | | | | | | | 3,8 | 4,0 | 4,0 | 11,8 | | | |
| EF | EF | | | | | | | | | | | | | 16,5 | 21,0 | 16,1 | 53,5 | | | |
| Algemeen | Algemeen | | | | | | | | | | | | | 47,0 | 55,0 | 53,0 | 155,1 | | | |
| F | F | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| HR | HR | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| OP | OP | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| BC | BC | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| RZ | RZ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| M | M | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| TR | TR | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| PA | PA | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ICT | ICT | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Diverse | Diverse | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| EF | EF | 3,7 | 0,4 | 0,1 | 4,2 | | | | | | | | | 0,9 | 0,8 | 0,8 | 2,4 | | | |
| EF | EF | 5,2 | 5,2 | 5,2 | 15,6 | | | | | | | | | 4,5 | 4,3 | 4,3 | 13,1 | | | |
| Directie gebouwen en div. | EF | 3,6 | 0,5 | 0,5 | 4,6 | | | | | | | | | 5,2 | 5,2 | 5,2 | 15,6 | | | |
| Fac.man. | EF | 1,3 | 1,6 | 1,4 | 4,3 | | | | | | | | | 1,3 | 0,8 | 0,5 | 2,6 | | | |
| Diverse | EF | 0,1 | | | 0,1 | | | | | | | | | 0,7 | | | 0,7 | | | |
| FOD | FOD | | | | | | | | | | | | | 1,5 | | | 1,5 | | | |
| FOD | FOD | 21,1 | 24,3 | 27,2 | 72,6 | 9,5 | 9,7 | 9,7 | 28,9 | 17,9 | 21,0 | 16,1 | 55,0 | 48,5 | 55,0 | 48,5 | 156,6 | | | |
| EF | EF | 13,9 | 7,7 | 7,2 | 28,8 | | | | | | | | | 6,5 | 5,1 | 4,8 | 16,4 | | | |
| Andere financieringen | DIV | | | | | 10,6 | 2,1 | 2,7 | 15,4 | 10,6 | 2,1 | 2,7 | 15,4 | 10,6 | 2,1 | 2,7 | 15,4 | | | |

(*) in 2007 moet een bedrag van 100,6 mjo € op EF van de NMBBS-Holding voorzien worden, ten gevolg van de SRB/SLB operaties afgesloten door de NMBS voor 2005

22. Een bijlage 16, luidend als volgt, wordt ingevoegd :

BIJLAGE 16

Verbindingen Virton-Athus-Rodange-Arlon

Uit het verslag eind 2005 voorgelegd aan de Staatssecretaris bleek dat de verbindingen tussen Virton, Athus, Arlon en Luxembourg de meest positieve elementen in termen van uitvoerbaarheid en ontwikkelingspotentieel bevatten. Als resultaat van de technische en financiële discussies die tussen NMBS en CFL werden gevoerd, zijn de heropeningsmodaliteiten in december 2006 de volgende :

Het treinaanbod bestaat tijdens de week (maandag tot vrijdag) uit 3 gehelen :

- 1) de verlenging, om de 2 uur, van de huidige verbinding Libramont-Virton tot Arlon via Rodange, dat betekent 19 treinen per dag (2 richtingen samen);
- 2) piekurreinen (8 per dag) ingelegd door de NMBS die een beperkt parcours uitvoeren van het type Virton-Rodange of Arlon-Athus-Rodange;
- 3) door de CFL ingelegde treinen (6 per dag), die rechtstreeks Luxembourg en Rodange bedienen en die zullen rijden met Virton als oorsprong of bestemming.

23. Een bijlage 17, luidend als volgt, wordt ingevoegd :

BIJLAGE 17

Het kader van DVIS in voltijdse equivalenten

| Graad | |
|---------------------------------------|------|
| Dienstchef | 1 |
| Afdelingschef | 3 |
| Jurist (niveau A) | 1 |
| Gespecialiseerd deskundige (niveau A) | 9,5 |
| Deskundige (niveau B) | 5,25 |
| Assistenten (niveau C) | 5,25 |
| Totaal | 25 |

Annexe à l'arrêté royal - Société nationale des Chemins de fer belges

Premier avenant au contrat de gestion conclu entre l'Etat
et la société anonyme de droit public Société nationale des Chemins de fer belges

Le contrat de gestion conclu entre l'Etat et la SNCB, approuvé par l'arrêté royal du 5 juillet 2005, est modifié par les dispositions suivantes :

1. L'alinéa 3 de l'article 24 est remplacé par la disposition suivante : « Un tableau récapitulatif de ce plan est repris à l'annexe 15 ».

2. Un nouvel article 28*bis* est inséré : « La SNCB installe l'équipement de bord ERTMS dans du matériel roulant existant, pour l'exécution de la part de sa mission de service public relative au transport intérieur de voyageurs assuré par les trains du service ordinaire, et les trains à grande vitesse ainsi qu'aux services internationaux éventuels sur lesquels une obligation de service public reposerait, et ce, plus particulièrement sur la partie de l'infrastructure équipée avec l'ERTMS. »

3. L'article 50 est complété par la disposition suivante :

« Les 24 gares visées ci-dessus figurent à l'annexe 2*bis* ».

4. A l'article 63, l'alinéa 4 est complété par la disposition suivante :

« Exceptionnellement, le programme annuel de sécurité pour l'année 2006 est transmis pour le 1^{er} avril 2006 au plus tard »

5. L'article 71 est remplacé par la disposition suivante :

« Art. 71

71.1 Pour la réalisation des investissements prévus dans le plan 2004-2007, visé à l'article 24, la SNCB reçoit une dotation à charge du budget de l'Etat.

71.2 L'Etat garantit une dotation d'investissement, dont le montant global pour les trois sociétés anonymes de droit public est le suivant :

2005 : 814.897 milliers euros

- dont 561.798 milliers d'euros pour Infrabel
- dont 119.200 milliers d'euros pour la SNCB Holding
- dont 133.899 milliers d'euros pour la SNCB

2006 : 927.579 milliers euros

- dont 603.493 milliers d'euros pour Infrabel
- dont 163.129 milliers d'euros pour la SNCB Holding
- dont 160.957 milliers d'euros pour la SNCB

- 2007 : 962.862 milliers euros
- dont 610.987 milliers d'euros pour Infrabel
 - dont 114.395 milliers d'euros pour la SNCB Holding
 - dont 237.480 milliers d'euros pour la SNCB
- 2008 : 998.222 milliers euros
- 2009 : 1.033.656 milliers euros
- 2010 : 1.069.168 milliers euros
- 2011 : 1.097.756 milliers euros
- 2012 : 1.133.425 milliers euros

Les avances versées en 2005 et en 2006 à la SNCB Holding et, par son intermédiaire, à Infrabel et à la SNCB, sont déduites des montants dus par l'Etat aux trois sociétés anonymes de droit public

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

71.4 Sur les montants dus à la SNCB Holding pour les exercices 2006 et 2007, une somme de 7 mio € par an est affectée au financement de l'amélioration de l'offre de parkings pour les voyageurs.

Sur les montants de la dotation globale des trois sociétés du Groupe SNCB pour les années 2008 à 2010, sera prélevée, avant toute répartition, une somme de 7 mio € par année au bénéfice de la SNCB Holding pour financer l'amélioration de l'offre de parkings pour les voyageurs.

71.5 Sur les montants de la dotation globale d'investissement des trois sociétés du Groupe SNCB seront prélevées les sommes de 25 mio € en 2008, 50 mio € en 2009, 75 mio € en 2010, 100 mio € en 2011 et 125 mio € en 2012. Ces sommes seront affectées :

1°) au financement des travaux d'infrastructure délocalisés de la modernisation de l'axe Bruxelles-Luxembourg (lignes 161 et 162);

2°) au financement des loyers dus par Infrabel dans le cadre du projet de la liaison ferroviaire du Liefkenshoek;

3°) au remboursement à la SNCB Holding des charges relatives au préfinancement des cinq projets d'infrastructure ayant fait l'objet d'un accord en Comité de Concertation Etat – Régions le 7 décembre 2005, à savoir : installations ferroviaires du Port de Zeebrugge; installations ferroviaires du Port de Bruxelles; gare de Gosselies; parking de Louvain-La-Neuve; amélioration de la liaison Bruxelles – Luxembourg (travaux localisés).

A partir de 2013, un montant de maximum 125 mio € continuera à être prélevé, chaque année, de la dotation d'investissement globale des trois sociétés du Groupe SNCB pour être affecté aux investissements repris au point précédent jusqu'à la réalisation complète du projet 1°) ci-dessus, à la fin du paiement des loyers dus en vertu du projet 2°) ci-dessus et au remboursement complet du capital et des intérêts des projets préfinancés en vertu du 3°) ci-dessus. Dès le remboursement complet du capital et des intérêts des projets préfinancés en vertu du 3°) ci-dessus, ce prélèvement sera plafonné au montant nécessaire pour les projets 1°) et 2°) ci-dessus.

La redevance de disponibilité due par Infrabel dans le cadre du contrat de partenariat public-privé portant sur le projet de liaison ferroviaire du Liefkenshoek, sera financée par une dotation d'investissement spéciale via une allocation de base à créer séparément. Les crédits annuels sur cette allocation de base seront fixés en fonction des engagements financiers repris dans ledit contrat, et déduits de la dotation d'investissement des trois sociétés anonymes de droit public précitées, conformément au principe énoncé ci-dessus.

Les charges d'intérêts et les amortissements de capital dans le cadre des cinq projets d'infrastructure visés à l'alinéa 1,3° seront financés par une dotation d'investissement spéciale via une allocation de base à créer séparément. Les crédits annuels sur cette allocation de base seront fixés en fonction des engagements financiers repris dans lesdits contrats, et déduits de la dotation d'investissement des trois sociétés anonymes de droit public précitées, conformément au principe énoncé ci-dessus.

Tous les projets pour lesquels les Régions interviennent, seront réalisés sans retard, dans le respect du principe de simultanéité tel que défini par le Comité de Concertation lors de sa séance du 7 décembre 2005, compte tenu de l'état de préparation des différents projets concernés.

71.6 La procédure de révision de la répartition de la dotation globale entre les trois sociétés anonymes de droit public s'intègre dans la procédure, décrite à l'article 25, relative à l'approbation du programme d'investissement annuel et à son amendement. Elle donne lieu à une régularisation éventuelle du paiement entre les trois sociétés. Les preuves de ces transferts sont communiquées à la DGTT.

La SNCB élabore son programme 2008-2012 en concertation avec la SNCB Holding et Infrabel. Ce programme sera présenté par la SNCB Holding au Ministre des Entreprises publiques et au Ministre de la Mobilité pour le 31 mars 2007, avec l'accord de la SNCB

71.7 Tous les montants dans le présent article sont exprimés en euros 2005 et sont indexés selon le principe repris en annexe 11 point II. »

6. Un nouvel article 71*bis* est inséré : « L'Etat garantit la compensation des coûts de la SNCB découlant de l'obligation visée par l'article 28*bis*; à cette fin, les montants repris à l'article 71 sont majorés de 3,61 mio € pour 2007 et de 3,61 mio € pour 2008. »

7. L'article 73, troisième paragraphe, est remplacé par :

Avant le 30 septembre 2006, la SNCB présente au Ministre des Entreprises publiques, en concertation avec la SNCB Holding et Infrabel, une proposition calculant le besoin en matériel roulant en fonction de l'introduction phasée du RER, ce besoin pouvant être comblé avec du matériel modernisé disponible et du nouveau matériel à acquérir. La proposition comprend également les modalités de financement de ce matériel en tenant compte de ce qui est déjà repris dans les articles 74 et 78. »

8. L'article 74 est remplacé par la disposition suivante;

« Art. 74 – Sur le montant de 1.612.000 milliers d'euros que l'Etat s'est engagé à apporter progressivement au Fonds RER, 56.000 milliers d'euros minimum sont réservés au matériel spécifique RER.

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

A partir de 2005, la SNCB Holding met à disposition de la SNCB les moyens disponibles du Fonds RER que l'Etat lui a confiés, sur la base de relevés mensuels des factures d'entreprises et des dépenses réelles en régie relatives à ce matériel spécifique et ce, compte tenu des rectifications éventuelles sur la comptabilisation des dépenses à dater du 1^{er} janvier 2005. Au-delà des montants ainsi visés la SNCB Holding est libérée de cette obligation vis-à-vis de la SNCB

Est mis à disposition de la SNCB à charge de ce financement, un montant maximum de :

- 20.200 milliers d'euros en 2005
- 20.253 milliers d'euros en 2006
- 20.253 milliers d'euros en 2007.

Ces montants, exprimés en euros 2005, peuvent être révisés dans le cadre de la procédure décrite à l'article 25, relative à l'approbation du programme d'investissement annuel et à son amendement. La SNCB élabore son programme 2008-2012, en concertation avec Infrabel et la SNCB Holding. Ce programme est présenté par la SNCB Holding au Ministre des Entreprises publiques pour le 31 mars 2007, avec l'accord de la SNCB et d'Infrabel.

9. L'article 76 est remplacé par la disposition suivante :

« Art. 76. - La SNCB reçoit, à charge du budget de l'Etat, une dotation d'exploitation annuelle de 761.007 milliers d'euros 2005 en 2005 et de 801.590 milliers d'euros 2005 à partir de 2006, visant à compenser les coûts engagés dans la réalisation des missions de service public suivantes :

- l'offre des trains ordinaires de voyageurs intérieurs et transfrontaliers, mise en place en application des articles 10 à 23 inclus;

- les réductions sur les tarifs applicables au transport intérieur de voyageurs et gratuités en faveur de catégories de bénéficiaires pour des raisons sociales, patriotiques, professionnelles et européennes, telles que décrites à l'article 34 et reprises à la partie 1 de l'annexe 8.

Complémentairement à cette dotation, la SNCB reçoit, à partir de 2006, un montant de 6.500 milliers d'euros (euros 2006), pour compenser les réductions offertes aux étudiants de 18 ans à moins de 26 ans, conformément à l'annexe 8 – Partie 1 – Point 2 – Catégories à caractère social – 2.6.

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

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

A partir de 2007, cette dotation est majorée de 172 milliers d'euros (euros 2007) pour couvrir le déficit d'exploitation des liaisons Virton-Athus-Rodange-Arlon, en application de l'article 31. Cette majoration est conditionnée par la mise en service effective de ces liaisons en décembre 2006, selon le schéma convenu entre la SNCB et les CFL (annexe 16).

A partir de 2007, cette dotation est en outre majorée de 600 milliers d'euros (euros 2007) pour couvrir le déficit d'exploitation de la liaison Liège-Maastricht, en application de l'article 31. Cette majoration est conditionnée par la mise en service effective de cette liaison en décembre 2006, avec un minimum de 12 trains par jour et par direction.

Les dotations prévues par le présent article sont indexées conformément à l'annexe 11 point I.

Cette dotation est néanmoins réduite à concurrence d'une part de 10,27 % des frais relatifs au personnel du Service technique d'appui ferroviaire, jusqu'à la cessation de ses activités en 2005, et d'autre part de 10,27 % de l'ensemble des coûts du Service de Sécurité et d'Interopérabilité des Chemins de fer pour un effectif maximum de 25 équivalents temps plein, tel que décrit en annexe 17. Les frais de fonctionnement du SSICF ne peuvent excéder 35.000 euros 2005 par équivalent temps plein. La DGTT, en concertation avec la SNCB, déterminera plus précisément les tâches du SSICF et ses besoins : la compensation sur la dotation de la SNCB sera, de cette manière, mieux délimitée dans le cadre du prochain contrat de gestion"

Le montant prévu au premier paragraphe a été fixé sur base des recettes et des dépenses futures de la S.N.C.B. telles que reprises dans le plan consolidé 2006- 2007 du Groupe SNCB transmis au Secrétaire d'Etat des Entreprises Publiques le 9 février 2006. Celles-ci comportent notamment les prestations exécutées en application des articles 2 et 7 du présent contrat de gestion. La S.N.C.B. s'engage à continuer à gérer ces contrats conformément aux articles mentionnés.

10. L'article 77 est remplacé par les dispositions suivantes :

« Art. 77

Complémentairement à la dotation visée à l'article 76, la SNCB reçoit, à charge du budget de l'Etat une dotation d'exploitation exprimée en euros 2005 visant à compenser les coûts associés aux dessertes intérieures par trains à grande vitesse. Pour l'année 2005, cette dotation s'élève à 7.016 milliers d'euros, pour l'année 2006 à 6.996 milliers d'euros et pour l'année 2007 à 6.928 milliers d'euros, versée proportionnellement au nombre de jours où la desserte visée à l'article 21 est assurée. Le calcul des jours où la prestation ne serait pas assurée neutralise les cas de force majeure ou les événements extérieurs à la SNCB.

La dotation de 2005 est réduite à concurrence du montant équivalant à la part de l'augmentation de la facture de la SNCB à l'Etat pour les cartes train des Services publics fédéraux, liée à la modification du prix de la carte train valable pour une année de 10 mois au lieu de 9 mois. Ce montant a été fixé à 3.759 milliers d'euros.

En 2007, cette dotation est majorée de 964 milliers d'euros (euros 2007) pour couvrir le déficit d'exploitation de la liaison Anvers - Brecht Noorderkempen. Cette majoration est conditionnée par la mise en service effective de cette liaison en juin 2007, avec un minimum de 17 trains par jour et par direction. A partir de 2008, la majoration sera de 1.928 milliers d'euros 2007. Ce montant sera réévalué lors de la mise en service des nouveaux trains à grande vitesse.

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

La SNCB transmet, pour le 15 avril de chaque année, à la DGTT, sur la base des comptes annuels, le détail des recettes et dépenses liées à ces dessertes pour l'exercice écoulé ainsi qu'une projection pour les quatre années suivantes, qui intègre les dispositions de l'article 21.

11. L'alinéa 4 de l'article 78 est remplacé par la disposition suivante :

« Pour les années 2006 à 2010, ce montant est estimé en euros 2005 pour les trois entreprises publiques du groupe, comme suit :

2006 : 4.404 milliers euros

2007 : 13.592 milliers euros

2008 : 13.592 milliers euros

2009 : 36.445 milliers euros

2010 : 50.760 milliers euros. »

Sur ces montants globaux, et avant toute répartition, une somme de 4.404 milliers d'euros 2005 est réservée annuellement au profit de la SNCB pour financer le matériel roulant. »

11bis A l'alinéa 6 de l'article 78, les mots « 31 décembre 2005 » sont remplacés par les mots « 31 octobre 2006 ».

12. Dans le tableau de l'article 79, les montants de 21.900 et de 24.500 en 2006 sont remplacés par 20.950 et par 23.550.

13. L'article 81 est complété par la disposition suivante : « Le versement de la tranche de décembre est limité à 75 %, le solde étant versé par l'Etat suivant les dispositions de l'article 87. »

14. L'article 84 est remplacé par la disposition suivante :

« L'Etat verse à la SNCB la dotation d'exploitation prévue à l'article 77. Le montant pour 2005 de 7.016 milliers d'euros est réduit de 3.759 milliers d'euros conformément aux modalités prévues à l'article 77, 2^e alinéa. Dès 2006, la dotation inscrite au budget est versée à concurrence de 50 % le 31 mars, 40 % le 30 novembre. Les 10 % restants sont versés à l'approbation des comptes de l'année concernée. »

15. L'article 86 est remplacé par la disposition suivante :

« La compensation financière visée à l'article 79 est versée à la SNCB pour moitié au plus tard le 31 août de l'année en cours, au titre de provision, et pour moitié au plus tard le 31 août de l'année suivante, sur base du rapport justificatif annuel prévu à l'article 39. »

16. L'article 91 est complété par les dispositions suivantes :

« La SNCB souscrit à l'objectif commun de stabiliser, au 30 juin 2009 et pour les exercices ultérieurs, par rapport au 30 juin 2008, la dette financière nette consolidée du Groupe SNCB selon les normes comptables belges en vigueur en 2008, hors impact du financement TGV (solde de la créance d'Infrabel relative à l'intervention des Pays-Bas et au solde la Financière TGV + emprunt TGV de 282,5 millions), hors impact des préfinancements alternatifs tels que décidés par le Comité de Concertation du 11 octobre 2005 et du 7 décembre 2005, ainsi que hors impact de toute dette éventuelle qui devrait être actée au bilan d'Infrabel ou de la SNCB Holding suite à l'application des normes IFRS pour ce qui concerne les opérations de partenariat public privé pour les projets Diabolo et Liefkenshoekspoorverbinding. Cet objectif s'inscrit dans le respect du plan d'entreprise consolidé 2006-2007 du Groupe SNCB, transmis au Ministre des Entreprises publiques le 9 février 2006 »

La dernière phrase de l'article 91 est supprimée.

17. L'article 93 est complété par les dispositions suivantes :

« La SNCB donne libre accès à son domaine aux membres du Service de régulation du Transport ferroviaire et de l'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National dûment mandatés, dans le cadre de leur mission de régulation du transport ferroviaire, dans le respect des consignes de sécurité. »

18. Un article 94bis, rédigé comme suit, est inséré :

« Art. 94bis. - Au cas où l'Etat serait tenu de rembourser en partie ou en totalité une subvention versée par la Commission européenne au profit de la SNCB, cette dernière procède elle-même à ce remboursement et à l'exécution de toute autre disposition qui y serait liée. »

19. Une annexe 2bis, rédigée comme suit est insérée :

« ANNEXE 2bis

Liste des gares à aménager selon le concept d'accessibilité totale

- Aalst
- Antwerpen Centraal
- Bruxelles-Central
- Bruxelles-Midi
- Bruxelles-Nord
- Bruxelles-Luxembourg
- Bruxelles-National-Aéroport
- Brugge
- Charleroi-Sud
- Etterbeek
- Gent-Dampoort
- Gent-St-Pieters
- Halle
- Leuven
- Liège-Guillemins
- Lokeren
- Louvain-la-Neuve
- Mons
- Namur
- Oostende
- Roeselare
- Sint-Niklaas
- Torhout
- Verviers-Central »

20. L'annexe 8 est remplacée par la disposition suivante :

« ANNEXE 8

Réductions tarifaires et gratuites imposées par l'Etat à l'article 34 - compensations

Partie 1 - Réductions tarifaires et gratuites à caractère social, patriotique, professionnel et autres, compensées par le Service public fédéral Mobilité et Transports

Les avantages tarifaires imposés comprennent toutes les réductions et gratuités à caractère social, patriotique, professionnel et autres énumérées dans les listes ci-dessous.

Il s'agit des réductions et gratuités issues de l'arrêté-loi du 25 février 1947 et des arrêtés et conventions qui l'exécutent, d'autres lois, arrêtés et décisions ainsi que de réductions additionnelles octroyées par la SNCB

Les présentes dispositions mettent fin à la convention du 10 mars 1950 et à ses avenants des 31 juillet et 16 décembre 1953.

Liste des catégories de bénéficiaires

Les nombres entre parenthèses renvoient aux codes tarifaires gérés par les services concernés de la SNCB

1. Les catégories à caractère patriotique

1.1. Ont droit à la gratuité totale en 1e et 2e classe :

- les invalides de la guerre 1914-1918 et assimilés, bénéficiaires d'une pension accordée en application des lois coordonnées sur les pensions militaires (030);
- les prisonniers politiques de la guerre 1914-1918 auxquels il a été reconnu une invalidité de 10 p.c. au moins (050);
- les civils invalides de la guerre 1914-1918 titulaires d'une pension d'invalidité de 10 p.c. au moins (051);
- les invalides de la guerre 1940-1945 et assimilés, bénéficiaires d'une pension accordée en application des lois coordonnées sur les pensions de réparation (031);
- les invalides de guerre des pays signataires du Traité de Bruxelles de 1952 et résidant habituellement en Belgique (032);
- les civils invalides de la guerre 1940-1945 titulaires d'une pension d'invalidité de 10 p.c. au moins (052).

1.2. Ont droit à la gratuité en 2e classe et à une réduction de 75 % sur la partie du prix du billet de 1e classe excédant le montant fixe, les anciens combattants de la guerre 1914-1918 désignés ci-après :

- les militaires ayant servi dans une unité combattante pendant un an au moins (001);
- les défenseurs des forts capturés honorablement et ayant obtenu de ce fait les chevrons de front (002);
- les porteurs d'un chevron de blessure (003);
- les titulaires de la Croix de l'Yser (004);
- les titulaires de la Croix de Feu (005);
- les titulaires de la Médaille du Volontaire combattant (006);
- les militaires décorés pour action d'éclat individuelle (007);
- les invalides de guerre russes (008).

Ont également droit à la gratuité en 2e classe et à une réduction de 75 % sur la partie du prix du billet de 1e classe excédant le montant fixe, les personnes bénéficiaires ci-après d'une pension de veuve de :

- militaire ou assimilé du chef de la guerre 1914-1918 (033);
- victime civile de la guerre 1914-1918 accordée en vertu des lois coordonnées du 19 août 1921 (058);
- militaire ou assimilé du chef de la guerre 1940-1945 (fait dommageable survenu après le 24 août 1939 et avant le 26 août 1947), de la campagne de Corée, des événements survenus sur les territoires de l'ex-Congo belge, du Rwanda et du Burundi à partir du 1^{er} juillet 1960, d'accidents survenus au cours d'une action de déminage (034);
- victime civile de la guerre accordée en vertu de la loi du 15 mars 1954 relative aux pensions de dédommagement des victimes civiles de la guerre 1940-1945 et de leurs ayants droit (059).

1.3. Ont droit à une réduction de 50 % sur la partie du prix du billet 1e et 2e classe excédant le montant fixe :

a) les anciens combattants de la guerre 1914-1918 désignés ci-après :

- les militaires ayant servi entre le 4 août 1914 et le 11 novembre 1918 et qui n'entrent pas dans une des catégories ci-dessus (009);
- les personnes civiles attachées à l'Armée pendant la période du 4 août 1914 au 11 novembre 1918 (010);

b) les anciens combattants de la guerre 1940-1945 désignés ci-après :

- les membres des Forces belges en Grande-Bretagne de la guerre 1940-1945, ayant au moins un an de service effectif, y compris les marins militarisés ayant navigué pendant au moins un an (011);
- les prisonniers de la guerre 1940-1945 ayant au moins quatre ans de captivité (012);
- les prisonniers militaires de la guerre 1940-1945 ayant au moins quatre ans de captivité et qui sont officiers de réserve non dégagés de leurs obligations militaires (013);
- les membres des Forces belges en Grande-Bretagne de la guerre 1940-1945, ayant au moins un an de service effectif, y compris les marins militarisés ayant navigué pendant un an et qui sont des officiers de réserve non dégagés de leurs obligations militaires (014);
- les résistants armés reconnus conformément à l'arrêté-loi du 19 septembre 1945 (015);
- les agents et auxiliaires des services de renseignements et d'action, reconnus conformément à l'arrêté-loi du 16 février 1946 (016);
- les prisonniers de guerre 1940-1945, reconnus conformément à la loi du 18 août 1947, et dont la captivité est inférieure à quatre ans (017);
- les membres des Forces belges en Grande-Bretagne, reconnus conformément à la loi du 21 juin 1960 pour une période inférieure à un an (018);
- les bénéficiaires de l'arrêté royal du 28 août 1964, portant statut de reconnaissance nationale en faveur des militaires belges qui ont effectué du service au cours des différentes phases de la guerre 1940-1945, et qui sont de ce chef, titulaires d'une carte des états de services de guerre du combattant 1940-1945 (019);
- les marins de la marine marchande ayant navigué au moins un an pendant la guerre 1940-1945 (060);

c) les civils victimes de la guerre désignés ci-après :

- les prisonniers politiques non invalides reconnus pour la guerre 1914-1918 conformément aux lois coordonnées du 19 août 1921 (053);
- les déportés non invalides de la guerre 1914-1918 (038);
- les prisonniers politiques non invalides reconnus pour la guerre 1940-1945 conformément à l'arrêté royal du 16 octobre 1954 (054);
- les déportés pour le travail obligatoire non invalides, reconnus conformément à la loi du 7 juillet 1953 (057);

d) les civils résistants de la guerre désignés ci-après :

- de la Presse clandestine non invalides, reconnus conformément à la loi du 1^{er} septembre 1948 (055);
- les civils ou réfractaires non invalides reconnus conformément à l'arrêté-loi du 24 décembre 1946 (056);

e) les personnes veuves des bénéficiaires de réductions accordées pour des raisons patriotiques (020, 021, 022, 023);

f) les personnes veuves originaires des pays signataires du Traité de Bruxelles de 1952, résidant habituellement en Belgique (035).

2. Les catégories à caractère social

2.1. Ont droit à la gratuité de transport :

- en 2e classe les personnes aveugles (y compris le chien guide en laisse) munies de la carte délivrée par le Ministère de la Prévoyance sociale;
- en 1e et 2e classe, les guides accompagnant les invalides de guerre dont la carte de réduction porte la mention "guide autorisé";
- en 1e et 2e classe, les guides accompagnant les personnes ayant perdu complètement et définitivement l'usage des 2 bras ou des 2 jambes en possession de l'"autorisation spéciale" délivrées par la SNCB;
- en 1e et 2e classe, les enfants de moins de 6 ans, sans titre de transport, accompagnés d'une personne de 12 ans et plus munie d'un titre de transport valable.

Cette gratuité n'est toutefois accordée que pour maximum quatre enfants par voyageur de 12 ans et plus muni d'un titre de transport valable;

- en 2e classe, les enfants de 6 à moins de 12 ans, sans titre de transport, accompagnés d'une personne de 12 ans et plus munie d'un titre de transport valable.

Cette gratuité n'est toutefois accordée que pour maximum quatre enfants par voyageur de 12 ans et plus muni d'un titre de transport valable. Cette gratuité n'est d'application que pour les voyages débutant après 9 heures du lundi au vendredi (cette limitation n'est pas d'application les samedis, dimanches et jours fériés) et uniquement si l'enfant qui désire en bénéficier est porteur de pièce d'identité délivrée par l'Administration communale qui atteste de son âge.

2.2. Ont droit à une réduction de 50 % sur la partie du prix du billet 1e et 2e classe excédant le montant fixe :

- les enfants de moins de 12 ans non membres de famille nombreuse, lorsqu'ils ne peuvent bénéficier de la gratuité prévue au 2.1, 5^{ème} tiret;
- les enfants âgés de 12 à moins de 26 ans membres à charge de famille nombreuse (041);

- les parents ayant eu au moins trois enfants en vie (040).
- 2.3. Ont droit à une réduction de 75 % sur la partie du prix du billet 1e et 2e classe excédant le montant fixe :
 - les enfants âgés de 6 à moins de 12 ans membres à charge de famille nombreuse (041).
- 2.4. Peuvent acquérir un billet aller-retour à tarif forfaitaire (4,00 EUR par aller-retour au 01.02.2006) :
 - les seniors de 65 ans et plus.

Ce tarif forfaitaire n'est toutefois valable qu'en 2e classe, pour des trajets effectués entre deux gares belges, à condition que le voyage débute après 9 heures du lundi au vendredi (cette limitation n'est pas d'application les samedis, dimanches et jours fériés). Durant les week-ends prolongés de Pâques (du samedi au lundi), de l'Ascension (du jeudi au dimanche) et de la Pentecôte (du samedi au lundi) ainsi que les samedis, dimanches et jours fériés compris entre le 15 mai et le 15 septembre, ce tarif forfaitaire n'est pas d'application.

- 2.5. Ont droit à une réduction de 50 % sur la partie du prix du billet 2e classe excédant le montant fixe :
 - les bénéficiaires de l'intervention majorée de l'assurance soins de santé, visés à l'article 37, § 1^{er}, alinéa 2, de la loi relative à l'assurance obligatoire soins de santé et indemnités, coordonnée le 14 juillet 1994, remplacé par l'arrêté royal du 16 avril 1997 (046).
- 2.6. Ont droit à une réduction de 55 % sur le prix complet de la carte train trajet :
 - les étudiants de moins de 26 ans titulaires d'une carte train scolaire.

3. Les catégories à caractère professionnel

Ont droit à la gratuité de transport (libre-parcours 1e classe sur le réseau SNCB) :

les fonctionnaires et agents de la Direction "Transport par rail" de la Direction générale Transport terrestre du Service public fédéral Mobilité et Transports en charge du suivi du présent contrat de gestion.

Ont droit à la gratuité en 2e classe :

- les marins inscrits comme demandeurs d'emploi dans la marine marchande en vue de répondre à un enrôlement (048).

Ont droit à la gratuité en 2e classe et à une réduction de 75 % sur le prix du billet excédant le montant fixe en 1e classe :

- les journalistes agréés soit par le Ministère de l'Intérieur, soit par l'Association générale de la Presse belge (043).

4. Autres

Ont droit à la gratuité de transport (libre-parcours 1e classe sur le réseau SNCB) :

- les membres de la Chambre, du Sénat ainsi que les membres des Conseils des Communautés et des Régions;
- les membres du Parlement européen.

Partie 2 - Autres réductions tarifaires et gratuites accordées à certaines catégories de bénéficiaires, compensées par les Services publics fédéraux et organismes concernés

Le présent relevé reprend les principaux Services publics fédéraux et organismes publics ayant passé convention ou accord avec la SNCB pour l'octroi à leur charge financière d'avantages tarifaires spécifiques (réductions, gratuits, facilités de circulation). Cette liste ne reprend pas les entreprises et organismes privés ayant conclu une convention avec la SNCB.

Liste des catégories de bénéficiaires

Les nombres entre parenthèses renvoient aux codes tarifaires gérés par les services concernés de la SNCB

I. Service public fédéral Intérieur

1. Les électeurs (098) Billet gratuit (2ème classe)

II. Service public fédéral Défense

1. Les militaires et assimilés en uniforme (070) ou en civil, porteur de la carte de réduction 50 %
2. Les aumôniers (028), officiers de réserve (029) et sous-officiers de réserve (027) non dégagés de leurs obligations militaires 25 %
3. Les militaires en activité de service Billet de service
4. Les militaires rejoignant leur domicile après passage au centre de recrutement et de sélection, rejoignant leur caserne de leur première affectation Billet de service
5. Les bénéficiaires de l'arrêté royal du 27 juin 1983 portant statut de reconnaissance nationale en faveur des membres du corps expéditionnaire pour la Corée (024) 50 %

III. Service public fédéral Personnel et Organisation

La convention passée entre la SNCB et le Ministère de la Fonction publique enregistrée le 12 décembre 1995, fixe les modalités quant aux facilités de transport accordées au personnel du Comité supérieur de Contrôle ainsi que la redevance y affectée pour la période allant du 1^{er} janvier 1996 au 31 décembre 1997 (07/C07)

IV. Les Offices régionaux de l'Emploi

Chômeurs répondant à une offre d'emploi ou se présentant à un examen de recrutement(047-049) 75 % (2ème classe)

V. Service public fédéral Mobilité et Transports - Convention du 28.05.1973

La convention du 28.05.1973 détermine le personnel bénéficiaire du SPF et assimilés (agents transférés, personnel des régies,...), les différents avantages tarifaires accordés audit personnel ainsi que les modalités de règlement des factures à charge respectivement de chaque administration ou régie. »

Groupe SNCB - Plan d'investissement 2005-2007 (Mio € 2005)

| Projet | Fin | 2005 | | 2006 | | 2007 | | 2005 | | 2006 | | 2007 | | 2005 | | 2006 | | 2007 | | Total |
|-------------------------------------|-------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|--------------|------|------|------|------|-------------|-------------|-------------|--------------|--------------|--------------|-------------|
| | | HOLDING | INFRAABEL | HOLDING | INFRAABEL | HOLDING | INFRAABEL | SNCB | SNCB | SNCB | SNCB | SNCB | SNCB | SNCB | SNCB | SNCB | SNCB | SNCB | SNCB | |
| Grandes gares | GEMBLOUX SPF | 0,2 | 0,2 | 0,8 | 1,2 | 0,9 | 0,9 | | | | | | | | 0,2 | 1,1 | 0,8 | 0,1 | 0,8 | 2,1 |
| | LIEGE-PALAIS SPF | 0,0 | 0,0 | 0,1 | 0,1 | 0,0 | 0,1 | | | | | | | | 0,0 | 0,1 | 0,0 | 0,1 | 0,0 | 0,1 |
| Accueil des voyageurs | NAMUR SPF | 1,1 | 1,3 | 2,4 | 2,4 | 1,5 | 0,5 | | | | | | | | 2,5 | 1,8 | 4,4 | 4,4 | 4,4 | 4,4 |
| | CHARLEROI SUD SPF | 4,8 | 3,6 | 1,5 | 9,9 | 1,0 | 2,2 | 2,1 | 5,3 | | | | | | 5,8 | 5,8 | 3,6 | 15,2 | 15,2 | 15,2 |
| | MONS SPF | 0,8 | 0,1 | | 0,9 | 2,0 | 1,0 | 8,0 | 11,0 | | | | | | 2,8 | 1,1 | 8,0 | 11,9 | 11,9 | 11,9 |
| | TOURNAI SPF | 0,3 | 0,3 | 0,6 | 0,6 | | | | | | | | | | 0,3 | 0,3 | 0,6 | 0,6 | 0,6 | 0,6 |
| | Total SPF | 7,2 | 5,5 | 2,3 | 15,0 | 4,5 | 4,7 | 10,1 | 19,3 | | | | | | 11,6 | 10,2 | 12,4 | 34,3 | 34,3 | 34,3 |
| | ANTWERPEN BERCHEM SPF | 0,5 | 0,5 | 0,5 | 0,5 | 0,3 | 0,3 | | | | | | | | 0,5 | 0,3 | 0,8 | 0,8 | 0,8 | 0,8 |
| | LEUVEN SPF | 0,2 | 3,7 | 5,5 | 9,4 | 3,7 | 5,0 | 2,8 | 11,5 | | | | | | 3,9 | 8,7 | 8,3 | 20,9 | 20,9 | 20,9 |
| | Environ. LEUVEN ND SPF | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,1 | | | | | | | | | | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,1 | 0,1 | 0,1 |
| | MECHELEN SPF | | | | | | | 0,8 | 1,3 | 2,1 | | | | | 0,8 | 1,3 | 2,1 | 2,1 | 2,1 | 2,1 |
| | MOL SPF | 0,3 | 0,4 | 0,0 | 0,7 | 0,0 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | | | | | | 0,3 | 0,5 | 0,8 | 0,8 | 0,8 | 0,8 |
| VILVOORDE SPF | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,2 | 2,0 | 3,4 | 5,6 | | | | | | 0,2 | 2,0 | 3,4 | 5,6 | 5,6 | 5,6 | |
| BRUGGE SPF | 0,2 | 0,4 | 0,2 | 0,8 | 0,7 | 6,0 | 10,1 | 22,8 | | | | | | 6,9 | 6,4 | 10,3 | 23,6 | 23,6 | 23,6 | |
| GENT SP (avec masterplan) SPF | 1,4 | 3,3 | 2,5 | 7,1 | 0,3 | 4,9 | 12,7 | 17,9 | | | | | | 1,6 | 8,2 | 15,2 | 25,0 | 25,0 | 25,0 | |
| HALLE SPF | 0,2 | | | 0,2 | 1,3 | 0,4 | 4,0 | 5,7 | | | | | | 1,5 | 0,4 | 4,0 | 5,9 | 5,9 | 5,9 | |
| SINT-NIKLAAS SPF | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | | | | | | | | | | 0,1 | | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | |
| Total SPF | 2,9 | 7,8 | 8,3 | 19,0 | 12,2 | 19,5 | 34,3 | 66,0 | | | | | | 15,1 | 27,3 | 42,6 | 84,9 | 84,9 | 84,9 | |
| BRUXELLES CENTRAL SPF | 1,2 | 3,9 | 3,6 | 8,7 | 0,6 | 5,2 | 4,1 | 9,9 | | | | | | 1,8 | 9,1 | 7,7 | 18,6 | 18,6 | 18,6 | |
| BRUXELLES CONGRES SPF | 0,0 | 0,0 | 0,1 | 0,1 | | | | | | | | | | 0,0 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | |
| BRUXELLES MID SPF | 0,1 | | | 0,1 | 0,9 | 0,6 | 4,5 | 6,0 | | | | | | 1,0 | 0,6 | 4,5 | 6,1 | 6,1 | 6,1 | |
| BRUXELLES NORD SPF | 1,2 | 1,7 | 0,6 | 3,5 | 1,1 | 1,7 | 2,0 | 4,8 | | | | | | 2,3 | 3,4 | 2,6 | 8,3 | 8,3 | 8,3 | |
| BRUXELLES LUXEMBOURG SPF | 0,6 | 1,4 | 2,7 | 4,7 | | | | | | | | | | 0,6 | 1,4 | 2,7 | 4,7 | 4,7 | 4,7 | |
| ETTERBEEK (BV et accès) SPF | | | 1,0 | 1,0 | | | | | | | | | | | | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | |
| Bxl + dpt | Total SPF | 3,1 | 7,0 | 7,9 | 18,0 | 2,6 | 7,5 | 10,6 | 20,7 | | | | | 5,7 | 14,5 | 18,5 | 38,7 | 38,7 | 38,7 | |
| TOTAL grandes gares (hors parkings) | SPF | 13,2 | 20,2 | 18,5 | 52,0 | 19,2 | 31,7 | 55,0 | 106,0 | | | | | 32,5 | 52,0 | 73,5 | 158,0 | 158,0 | 158,0 | |
| W | P702 SPF | 15,3 | 19,3 | 17,1 | 51,7 | 6,2 | 4,0 | 9,2 | 19,4 | | | | | 21,4 | 23,2 | 26,4 | 71,0 | 71,0 | 71,0 | |
| TOTAL | Liège-Guillemins SPF | 15,3 | 19,3 | 17,1 | 51,7 | 6,2 | 4,0 | 9,2 | 19,4 | | | | | 17,4 | 18,6 | 2,4 | 38,4 | 38,4 | 38,4 | |
| VL | P701 SPF | 3,5 | 7,4 | 1,9 | 12,8 | 14,0 | 11,2 | 0,5 | 25,6 | | | | | 0,4 | 1,2 | 2,8 | 4,4 | 4,4 | 4,4 | |
| VL | Part PA SPF | 0,4 | 1,2 | 2,8 | 4,4 | | | | | | | | | | | | | | | |
| TOTAL | Antwerpen-Centraal SPF | 3,8 | 8,6 | 4,8 | 17,2 | 14,0 | 11,2 | 0,5 | 25,6 | | | | | 17,8 | 19,8 | 5,3 | 42,8 | 42,8 | 42,8 | |
| | Parkings DIV | 11,5 | 11,3 | 7,7 | 30,5 | | | | | | | | | 11,5 | 11,3 | 7,7 | 30,5 | 30,5 | 30,5 | |
| | Tiers & concessions DIV | 8,6 | 13,2 | 2,2 | 24,1 | | | | | | | | | 8,6 | 13,2 | 2,2 | 24,1 | 24,1 | 24,1 | |
| TOTAL gares TGV | SPF | 19,1 | 27,9 | 21,9 | 68,9 | 20,1 | 15,1 | 9,7 | 45,0 | | | | | 39,2 | 43,0 | 31,6 | 113,9 | 113,9 | 113,9 | |
| | Autres financements DIV | 20,1 | 24,5 | 9,9 | 54,5 | | | | | | | | | 20,1 | 24,5 | 9,9 | 54,5 | 54,5 | 54,5 | |
| TOTAL | SPF | 32,3 | 48,1 | 40,4 | 120,9 | 39,4 | 46,8 | 64,7 | 150,9 | | | | | 71,7 | 95,0 | 105,1 | 271,8 | 271,8 | 271,8 | |
| | Autres financements DIV | 20,1 | 24,5 | 9,9 | 54,5 | | | | | | | | | 20,1 | 24,5 | 9,9 | 54,5 | 54,5 | 54,5 | |

| | | Groupe SNCB - Plan d'investissement 2005-2007 (Mio € 2005) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--------|----------|--|-----|-----------------------|------------|-------------|-------------|-------------|-------------|------|-------|------|------|------|-------|-------|------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| | | 2005 | | 2006 | | 2007 | | Total | | 2005 | | 2006 | | 2007 | | Total | | | | | |
| Autres | Parkings | Projet | Fin | HOLDING | | | | INFRAABEL | | | | SNCB | | | | TOTAL | | | | | |
| | | | | 2005 | 2006 | 2007 | Total | 2005 | 2006 | 2007 | Total | 2005 | 2006 | 2007 | Total | 2005 | 2006 | 2007 | Total | | |
| | | | | GEMBLOUX | SPF | 0,1 | 1,3 | 1,7 | 3,1 | | | | | | | | | 0,1 | 1,3 | 1,7 | 3,1 |
| | | | | MONS | SPF | 0,5 | 1,8 | 1,0 | 3,3 | | | | | | | | | 0,5 | 1,8 | 1,0 | 3,3 |
| | | | | ST GHISLAIN | SPF | 0,3 | 2,1 | 2,4 | 4,8 | | | | | | | | | 0,3 | 2,1 | 2,4 | 4,8 |
| | | | | ANS | SPF | 1,3 | | | 1,3 | | | | | | | | | | 1,3 | | 1,3 |
| | | | | CHARLEROI-SUD | SPF | 0,6 | 0,6 | 1,2 | 1,2 | | | | | | | | | 0,6 | 0,6 | 1,2 | 1,2 |
| | | | | HUY | SPF | 0,5 | 0,5 | 1,0 | 1,0 | | | | | | | | | 0,5 | 0,5 | 1,0 | 1,0 |
| | | | | BRAINE-LE-COMTE | SPF | | | 0,7 | 0,7 | | | | | | | | | | | 0,7 | 0,7 |
| | | | | PEPINSTER | SPF | | | 0,6 | 0,6 | | | | | | | | | | | 0,6 | 0,6 |
| | | | | NAMUR | SPF | 0,1 | 0,5 | | 0,6 | | | | | | | | | 0,1 | 0,5 | | 0,6 |
| | | | | JURBISE | SPF | 0,1 | 0,4 | | 0,5 | | | | | | | | | 0,1 | 0,4 | | 0,5 |
| | | | | MARCHIENNE AU PONT | SPF | 0,2 | 0,2 | | 0,4 | | | | | | | | | 0,2 | 0,2 | | 0,4 |
| | | | | SOIGNIES | SPF | 0,1 | 0,4 | | 0,4 | | | | | | | | | 0,1 | 0,4 | | 0,4 |
| | | | | TOURNAI | SPF | | | 0,3 | 0,3 | | | | | | | | | | | 0,3 | 0,3 |
| | | | | ECAUSSINNES | SPF | 0,0 | 0,2 | | 0,2 | | | | | | | | | 0,0 | 0,2 | | 0,2 |
| | | | | VERVIERS | SPF | 0,2 | | | 0,2 | | | | | | | | | 0,2 | | | 0,2 |
| | | | | STATTE | SPF | 0,1 | 0,1 | | 0,2 | | | | | | | | | 0,1 | 0,1 | | 0,2 |
| | | | | Autres petits projets | SPF | 0,3 | 0,2 | 0,1 | 0,6 | | | | | | | | | 0,3 | 0,2 | 0,1 | 0,6 |
| | | | | Div.gares Sud-Ouest | SPF | 0,1 | 0,1 | 0,2 | 0,2 | | | | | | | | | 0,1 | 0,1 | 0,2 | 0,2 |
| | | | | Div.gares Sud-Est | SPF | 0,1 | 0,4 | 0,5 | 0,5 | | | | | | | | | 0,1 | 0,4 | 0,5 | 0,5 |
| | | | | TOTAL | SPF | 2,5 | 9,1 | 5,9 | 17,5 | | | | | | | | | 2,5 | 9,1 | 5,9 | 17,5 |
| | | | | GENT ST PIETERS | SPF | 5,1 | 10,1 | 10,0 | 25,2 | | | | | | | | | 5,1 | 10,1 | 10,0 | 25,2 |
| | | | | BRUGGE | SPF | 0,5 | 7,8 | 7,8 | 16,1 | | | | | | | | | 0,5 | 7,8 | 7,8 | 16,1 |
| | | | | HASSELLT | SPF | 0,5 | 5,0 | 4,8 | 10,3 | | | | | | | | | 0,5 | 5,0 | 4,8 | 10,3 |
| | | | | LANDEN | SPF | 0,0 | 0,5 | 1,0 | 1,5 | | | | | | | | | 0,0 | 0,5 | 1,0 | 1,5 |
| | | | | MECHELEN | SPF | 0,4 | 0,5 | 0,9 | 0,9 | | | | | | | | | 0,4 | 0,5 | 0,9 | 0,9 |
| | | | | WAREGEM | SPF | 0,7 | 0,1 | | 0,8 | | | | | | | | | 0,7 | 0,1 | | 0,8 |
| | | | | OOSTENDE | SPF | 0,0 | 0,5 | | 0,5 | | | | | | | | | 0,0 | 0,5 | | 0,5 |
| | | | | DENDERMONDE | SPF | 0,0 | 0,0 | 0,4 | 0,4 | | | | | | | | | 0,0 | 0,0 | 0,4 | 0,4 |
| | | | | OPWIJK | SPF | 0,0 | 0,2 | 0,2 | 0,4 | | | | | | | | | 0,0 | 0,2 | 0,2 | 0,4 |
| | | | | MERELBEKE | SPF | 0,0 | 0,4 | | 0,4 | | | | | | | | | 0,0 | 0,4 | | 0,4 |
| | | | | RONSE | SPF | 0,0 | 0,2 | 0,2 | 0,3 | | | | | | | | | 0,0 | 0,2 | 0,2 | 0,3 |
| | | | | BURST | SPF | 0,2 | 0,1 | | 0,3 | | | | | | | | | 0,2 | 0,1 | | 0,3 |
| | | | | NEERPELT | SPF | 0,3 | 0,1 | | 0,3 | | | | | | | | | 0,3 | 0,1 | | 0,3 |
| | | | | TIELEN | SPF | | 0,2 | | 0,2 | | | | | | | | | | 0,2 | | 0,2 |
| | | | | LEDE | SPF | 0,0 | 0,2 | | 0,2 | | | | | | | | | 0,0 | 0,2 | | 0,2 |
| | | | | SCHULEN | SPF | 0,2 | | | 0,2 | | | | | | | | | 0,2 | | | 0,2 |
| | | | | DE PINTIE | SPF | 0,1 | 0,1 | | 0,2 | | | | | | | | | 0,1 | 0,1 | | 0,2 |
| | | | | Autres petits projets | SPF | 0,1 | 0,0 | 0,0 | 0,2 | | | | | | | | | 0,1 | 0,0 | 0,0 | 0,2 |
| | | | | Div.gares Nord-Ouest | SPF | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,3 | | | | | | | | | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,3 |
| | | | | Div.gares Nord-Est | SPF | 0,1 | 0,4 | 0,3 | 0,8 | | | | | | | | | 0,1 | 0,4 | 0,3 | 0,8 |
| | | | | TOTAL | SPF | 7,8 | 26,3 | 25,2 | 59,4 | | | | | | | | | 7,8 | 26,3 | 25,2 | 59,4 |
| | | | | Div.gares Central | SPF | 0,1 | 0,1 | 0,2 | 0,2 | | | | | | | | | 0,1 | 0,1 | 0,2 | 0,2 |
| | | | | TOTAL | SPF | 10,3 | 35,6 | 31,2 | 77,1 | | | | | | | | | 10,3 | 35,6 | 31,2 | 77,1 |
| | | | | Rehaussement quais | SPF | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | Abris, éclairage | SPF | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | Rénovation Fac.Man. | SPF | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | Rénovations diverses | SPF | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | Accès PMR | SPF | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | Divers | SPF | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | Localisable | SPF | 3,7 | 3,9 | 1,9 | 9,5 | 6,8 | 9,4 | 6,4 | 22,6 | | | | 10,5 | 13,3 | 8,3 | 32,1 | |

Groupe SNCB - Plan d'investissement 2005-2007 (Mio € 2005)

| | | Projet | | | | | | | | | | Total | | |
|---------------------|-------------------------|---------|-----------|------|-------|-------|------|------|-------|-------|------|-------|-------|-------|
| | Fin | HOLDING | INFRAABEL | SNCB | TOTAL | 2005 | 2006 | 2007 | TOTAL | 2005 | 2006 | 2007 | TOTAL | |
| | Rehaussement quais | | | | | | | | | | | | | |
| | Abris, éclairage | SPF | | | | | | | | | | | | |
| | Rénovation Fac.Man. | SPF | | | | | | | | | | | | |
| | Rénovations diverses | SPF | | | | | | | | | | | | |
| | Accès PMR | SPF | | | | | | | | | | | | |
| | Divers | SPF | | | | | | | | | | | | |
| VL | Localisable | SPF | 4,6 | 4,2 | 6,1 | 14,9 | 6,0 | 11,8 | 16,1 | 33,9 | 10,6 | 16,0 | 22,1 | 48,6 |
| | Rehaussement quais | SPF | | | | | | | | | | | | |
| | Abris, éclairage | SPF | | | | | | | | | | | | |
| | Rénovation Fac.Man. | SPF | | | | | | | | | | | | |
| | Rénovations diverses | SPF | | | | | | | | | | | | |
| | Accès PMR | SPF | | | | | | | | | | | | |
| | Divers | SPF | | | | | | | | | | | | |
| Bxl + dpt | Localisable | SPF | 1,1 | 0,3 | 0,2 | 1,6 | 1,1 | 1,1 | 1,9 | 4,1 | 2,2 | 1,4 | 2,1 | 5,6 |
| | TELECOM | SPF | | 0,3 | 0,5 | 1,0 | | | | | | 0,5 | 0,5 | 1,0 |
| | Divers | SPF | | 0,9 | 0,9 | 1,7 | | | | | | 0,9 | 0,9 | 1,7 |
| Bxl + dpt | Non localisable | SPF | 1,4 | 1,4 | 2,7 | | | | | | | 1,4 | 1,4 | 2,7 |
| TOTAL hors zone RER | | SPF | 9,5 | 9,7 | 9,5 | 28,7 | 13,9 | 22,4 | 24,3 | 60,6 | 23,4 | 32,1 | 33,8 | 89,3 |
| W | | SPF | | | | | 1,0 | | | 1,0 | | | | 1,0 |
| VL | Complément mobilité Bxl | SPF | | | | | | 1,9 | 6,6 | 8,5 | | | | 8,5 |
| Bxl + dpt | Complément mobilité Bxl | SPF | 0,3 | 0,2 | | 0,5 | | | | | 0,3 | 0,2 | | 0,5 |
| | Compl.mob. Bxl (lette) | SPF | 0,3 | 0,2 | | 0,5 | | 2,9 | 6,6 | 9,5 | | | | 9,5 |
| | Complément mobilité Bxl | SPF | 9,8 | 9,9 | 9,5 | 29,2 | 13,9 | 25,3 | 30,9 | 70,1 | | | | 70,1 |
| TOTAL | | SPF | | | | | | | | | 4,3 | 5,3 | 4,5 | 14,1 |
| Bxl + dpt | | SPF | | | | | | | | | 4,3 | 5,3 | 4,5 | 14,1 |
| TOTAL | | SPF | | | | | | | | | 4,3 | 5,3 | 4,5 | 14,1 |
| Autres | | FP | 0,8 | 0,8 | 0,8 | 2,3 | | | | | | | | 2,3 |
| Opérateur | | SPF | 42,1 | 58,0 | 49,9 | 150,1 | 53,3 | 72,1 | 95,6 | 221,0 | 99,7 | 135,4 | 150,1 | 385,2 |
| TOTAL | | FP | | | | | | | | | | | | |
| Parkings | | SPF | 10,3 | 35,6 | 31,2 | 77,1 | | | | | | | | 77,1 |
| Autres financements | | DIV | 20,1 | 24,5 | 9,9 | 54,5 | | | | | | | | 54,5 |
| FP | | FP | 0,8 | 0,8 | 0,8 | 2,3 | | | | | 0,7 | 0,4 | 0,1 | 1,2 |
| | | | | | | | | | | | 1,4 | 1,1 | 1,0 | 3,5 |

| Moyens de production | | Groupe SNCB - Plan d'investissement 2005-2007 (Mio € 2005) | | | | | | | | | | | | | |
|------------------------------|--------------------------|--|------|---------|------|-----------|------|------|------|-------|------|------|------|-------|------|
| | | Projet | | HOLDING | | INFRAABEL | | SNCB | | TOTAL | | | | | |
| | | Fin | 2005 | 2006 | 2007 | Total | 2005 | 2006 | 2007 | Total | 2005 | 2006 | 2007 | Total | |
| Bâtiments de service | W | SPF | 3,5 | 5,5 | 7,1 | 16,1 | | | | | 3,5 | 5,5 | 7,1 | 16,1 | |
| | VL | SPF | 0,8 | 8,5 | 17,5 | 26,8 | | | | | 0,8 | 8,5 | 17,5 | 26,8 | |
| | Bxl + dpt | SPF | | 2,6 | 4,4 | 7,0 | | | | | | 2,6 | 4,4 | 7,0 | |
| | CLI + équipements | SPF | | 4,3 | 16,6 | 29,1 | 49,9 | | | | | 4,3 | 16,6 | 29,1 | 49,9 |
| | W | SPF | 1,2 | 1,1 | 1,0 | 3,3 | | | | | 1,2 | 1,1 | 1,0 | 3,3 | |
| | VL | SPF | | 0,2 | 0,2 | 0,4 | | | | | | 0,2 | 0,2 | 0,4 | |
| | Bxl + dpt | SPF | | 6,3 | 5,3 | 5,3 | 16,9 | | | | | 6,3 | 5,3 | 5,3 | 16,9 |
| | Ateliers Infra et equip. | SPF | | 7,5 | 6,6 | 6,5 | 20,6 | | | | | 7,5 | 6,6 | 6,5 | 20,6 |
| | W | SPF | | 0,4 | 0,4 | 0,3 | 1,1 | | | | | 0,4 | 0,4 | 0,3 | 1,1 |
| | VL | SPF | 0,3 | 0,2 | 1,0 | 0,3 | 1,5 | | | | | 0,5 | 1,0 | 0,3 | 1,8 |
| Bxl + dpt | SPF | 0,1 | 0,2 | 0,3 | 0,1 | 0,6 | | | | | 0,3 | 0,3 | 0,1 | 0,7 | |
| Bâtim.serv.voyageurs | SPF | 0,4 | 0,4 | 0,9 | 1,7 | 3,3 | | | | | 1,3 | 1,7 | 0,7 | 3,7 | |
| W | SPF | 2,1 | 1,6 | 0,9 | 4,6 | 0,3 | | | | | 2,4 | 1,6 | 0,9 | 4,9 | |
| VL | SPF | 1,1 | 2,0 | 7,4 | 10,6 | 0,3 | | | | | 1,4 | 2,0 | 7,4 | 10,9 | |
| Bxl + dpt | SPF | 1,7 | 3,2 | 4,3 | 9,2 | 0,4 | | | | | 2,1 | 3,2 | 4,3 | 9,6 | |
| Avec équipem.SECURAIL | SPF | | 4,9 | 6,8 | 12,7 | 24,4 | 1,0 | | | | 5,9 | 6,8 | 12,7 | 25,4 | |
| TOTAL | SPF | 5,3 | 6,8 | 12,7 | 24,8 | 13,6 | 24,9 | 36,2 | 74,7 | | 18,9 | 31,7 | 48,9 | 99,5 | |
| Outils de production | | SPF | | | | | 1,5 | 2,5 | 5,3 | 9,5 | | | | | |
| de | | SPF | | | | | 6,5 | 10,8 | 12,9 | 30,2 | | | | | |
| infrastr. | | SPF | | | | | | 0,1 | 0,1 | 0,2 | | | | | |
| Ateliers du matériel roulant | | SPF | | | | | 8,0 | 13,4 | 18,5 | 39,9 | | | | | |
| Bâtiments | | SPF | | | | | | | | | 0 | 0,2 | 10,0 | 10,2 | |
| | | SPF | | | | | | | | | 0,2 | 10,0 | 15,0 | 25,2 | |
| Nouveaux ateliers | | SPF | | | | | | | | | 0,2 | 10,2 | 25,0 | 35,3 | |
| | | SPF | | | | | | | | | 2,9 | 1,9 | 3,8 | 8,6 | |
| | | SPF | | | | | | | | | 1,4 | 3,3 | 0,5 | 5,2 | |
| | | SPF | | | | | | | | | 0,8 | 1,9 | 0,0 | 2,7 | |
| | | SPF | | | | | | | | | 0,7 | 0,8 | 0,3 | 1,8 | |
| | | SPF | | | | | | | | | 1,0 | 0,4 | 3,8 | 5,2 | |
| | | SPF | | | | | | | | | 3,4 | 1,7 | 1,9 | 7,0 | |
| | | SPF | | | | | | | | | 1,1 | 6,0 | 2,1 | 9,1 | |
| | | SPF | | | | | | | | | 0,6 | 2,9 | 3,1 | 6,5 | |
| | | SPF | | | | | | | | | 2,5 | 5,4 | 9,1 | 16,9 | |
| | | SPF | | | | | | | | | 3,4 | 4,4 | 5,5 | 13,4 | |
| | | SPF | | | | | | | | | 2,1 | 1,6 | 0,8 | 4,6 | |
| | | SPF | | | | | | | | | 0,9 | 1,4 | 2,5 | 4,8 | |
| | | SPF | | | | | | | | | 2,7 | 0,9 | 1,2 | 4,9 | |
| | | SPF | | | | | | | | | 1,5 | 1,0 | 0,6 | 3,0 | |
| Autres ateliers | | SPF | | | | | | | | | 24,9 | 33,5 | 35,4 | 93,8 | |
| TOTAL | | SPF | | | | | | | | | 25,1 | 43,6 | 60,4 | 129,1 | |

| | | Groupe SNCB - Plan d'investissement 2005-2007 (Mio € 2005) | | | | | | | | | | | | | | | |
|-------------------|----------------------------|--|------|--------|-------|------|------|---------|-------|-----------|------|------|-------|-------|------|------|-------|
| | | Equipements | | Projet | | Fin | | HOLDING | | INFRAABEL | | SNCB | | TOTAL | | | |
| | | 2005 | 2006 | 2007 | Total | 2005 | 2006 | 2007 | Total | 2005 | 2006 | 2007 | Total | 2005 | 2006 | 2007 | Total |
| Matiériel roulant | TOTAL | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Equipements | SPF | 12,3 | 13,3 | 11,5 | 37,1 | 12,3 | 13,3 | 13,5 | 39,1 | 12,3 | 13,3 | 13,3 | 38,9 | 12,3 | 13,3 | 13,5 |
| | FP | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Rénovations | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Divers | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | TOTAL | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Acquisitions | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | TOTAL | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Rénovations | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Divers | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | TOTAL | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Acquisitions | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Acquisition 70 M6 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Acquisition de 90 M6. Cplt | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | TOTAL | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Rénovations | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Modernisation voitures M4 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Transform.div.voitures | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | TOTAL | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Voit.internat. | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Acquisitions | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Acquisition de 60 HLE | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | TOTAL | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Rénovations | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Airco postes de cond. HLE | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Tansfo en cours HLE | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | TOTAL | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | TOTAL | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | RER | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Rénovation AM 66-79 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Acq. 80 AM triples | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | GSM-R | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | ETCS | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Rachats (*) | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | SLB/SRB | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | FP | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | SPF | | | | | | | | | | | | | | | | |

| | | Groupe SNCB - Plan d'investissement 2005-2007 (Mio € 2005) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|------------------------|-----------|--|------------------------------------|--------|--------|-------|-----|---------|------|----------|-------|------|------|-------|-------|-------|-------|------|-------|-----|------|-------|-------|-----|-----|-----|-------|
| | | 2005 | | 2006 | | 2007 | | Total | | Total | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Extensions de capacité | Classique | Locomotives fonds propres | TGV | Wagons | Divers | TOTAL | Fin | HOLDING | | INFRABEL | | SNCB | | TOTAL | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | 2005 | 2006 | 2007 | Total | 2005 | 2006 | 2007 | Total | 2005 | 2006 | 2007 | Total | | | | | | | | |
| | | Acquisitions | Acquisition HLD R 77/78 | | | | FP | | | | | | | 26,2 | 0,9 | 2,8 | 29,9 | 26,2 | 0,9 | 2,8 | 29,9 | 2,8 | 0,9 | 3,9 | 5,9 | | |
| | | | Véh. rail-route B-Cargo | | | | FP | | | | | | | 0,1 | 1,9 | 3,9 | 5,9 | 0,1 | 1,9 | 3,9 | 5,9 | 1,9 | 3,9 | 3,9 | 3,9 | 3,9 | |
| | | | Acquisition de 20 HLD | | | | FP | | | | | | | 18,9 | | | 18,9 | | | | 18,9 | | | | | | 18,9 |
| | | | TOTAL | | | | FP | | | | | | | 26,3 | 21,6 | 6,7 | 54,7 | | | | 26,3 | 21,6 | 6,7 | | | | 54,7 |
| | | Rénovations | Transform.div. HLD | | | | FP | | | | | | | 3,1 | 1,2 | 0,0 | 4,4 | | | | 3,1 | 1,2 | 0,0 | | | | 4,4 |
| | | | TOTAL | | | | FP | | | | | | | 3,1 | 1,2 | 0,0 | 4,4 | | | | 3,1 | 1,2 | 0,0 | | | | 4,4 |
| | | Acquisitions | Acq. 3 rames Bxl.-Antw. - Breda | | | | FP | | | | | | | 10,2 | 28,1 | 22,2 | 60,5 | | | | 10,2 | 28,1 | 22,2 | | | | 60,5 |
| | | | TOTAL | | | | FP | | | | | | | 10,2 | 28,1 | 22,2 | 60,5 | | | | 10,2 | 28,1 | 22,2 | | | | 60,5 |
| | | Rénovations | refurb. EUROSTAR THALYS | | | | FP | | | | | | | 1,7 | 0,0 | 0,0 | 1,8 | | | | 1,7 | 0,0 | 0,0 | | | | 1,8 |
| | | | TOTAL | | | | FP | | | | | | | 1,7 | 0,0 | 0,0 | 1,8 | | | | 1,7 | 0,0 | 0,0 | | | | 1,8 |
| | | Acquisitions | | | | | FP | | | | | | | 1,1 | 0,5 | 15,5 | 17,0 | | | | 1,1 | 0,5 | 15,5 | | | | 17,0 |
| | | | TOTAL | | | | FP | | | | | | | 1,1 | 0,5 | 15,5 | 17,0 | | | | 1,1 | 0,5 | 15,5 | | | | 17,0 |
| | | Rénovations | | | | | FP | | | | | | | 2,8 | 0,5 | 15,5 | 18,8 | | | | 2,8 | 0,5 | 15,5 | | | | 18,8 |
| | | | TOTAL | | | | FP | | | | | | | 13,0 | 28,6 | 37,7 | 79,3 | | | | 13,0 | 28,6 | 37,7 | | | | 79,3 |
| | | Acquisitions | | | | | FP | | | | | | | 12,3 | 0,3 | 20,4 | 33,0 | | | | 12,3 | 0,3 | 20,4 | | | | 33,0 |
| | | Transformations | | | | | FP | | | | | | | 7,7 | 14,2 | 6,5 | 28,4 | | | | 7,7 | 14,2 | 6,5 | | | | 28,4 |
| | | | TOTAL | | | | FP | | | | | | | 20,1 | 14,5 | 26,9 | 61,4 | | | | 20,1 | 14,5 | 26,9 | | | | 61,4 |
| | | Divers | Installations gasoil | | | | SPF | | | | | | | 5,6 | 4,4 | 1,2 | 11,2 | | | | 5,6 | 4,4 | 1,2 | | | | 11,2 |
| | | | GPS | | | | SPF | | | | | | | 7,1 | 4,2 | 1,5 | 12,7 | | | | 7,1 | 4,2 | 1,5 | | | | 12,7 |
| | | | Divers | | | | SPF | | | | | | | 4,0 | 5,4 | 2,3 | 11,8 | | | | 4,0 | 5,4 | 2,3 | | | | 11,8 |
| | | TOTAL SPF | | | | | SPF | | | | | | | 16,7 | 14,0 | 5,0 | 35,7 | | | | 16,7 | 14,0 | 5,0 | | | | 35,7 |
| | | TOTAL FP | | | | | FP | | | | | | | 4,5 | 8,8 | 7,9 | 21,3 | | | | 4,5 | 8,8 | 7,9 | | | | 21,3 |
| | | SPF | | | | | FP | | | | | | | 4,5 | 8,8 | 7,9 | 21,3 | | | | 4,5 | 8,8 | 7,9 | | | | 21,3 |
| | | RER | | | | | SPF | | | | | | | 64,3 | 106,1 | 163,9 | 334,2 | | | | 64,3 | 106,1 | 163,9 | | | | 334,2 |
| | | Article 73 | | | | | RER | | | | | | | 20,2 | 20,3 | 20,3 | 60,7 | | | | 20,2 | 20,3 | 20,3 | | | | 60,7 |
| | | FP | | | | | FP | | | | | | | 30,4 | 45,6 | 76,0 | 152,0 | | | | 30,4 | 45,6 | 76,0 | | | | 152,0 |
| | | TOTAL | | | | | FP | | | | | | | 67,2 | 74,7 | 79,3 | 221,2 | | | | 67,2 | 74,7 | 79,3 | | | | 221,2 |
| | | | Aubange - Mont-St-Martin | | | | SPF | | | | | | | 0,1 | | | | | | | 0,1 | | | | | | 0,1 |
| | | | Monceau-form : freins de voiles | | | | SPF | | | | | | | 0,0 | 1,6 | 1,9 | 3,5 | | | | 0,0 | 1,6 | 1,9 | | | | 3,5 |
| | | | L130A : renforcement | | | | SPF | | | | | | | 2,7 | 2,7 | 4,2 | 9,6 | | | | 2,7 | 2,7 | 4,2 | | | | 9,6 |
| | | | Garocentre | | | | SPF | | | | | | | 0,1 | 0,5 | 2,5 | 3,1 | | | | 0,1 | 0,5 | 2,5 | | | | 3,1 |
| | | | L140 desserte aéroport | | | | SPF | | | | | | | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | | | | 0,0 | 0,0 | 0,0 | | | | 0,0 |
| | | | électrification L24 | | | | SPF | | | | | | | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | | | | 0,0 | 0,0 | 0,0 | | | | 0,0 |
| | | | Charleroi Sud | | | | SPF | | | | | | | 4,2 | 4,1 | 2,6 | 10,9 | | | | 4,2 | 4,1 | 2,6 | | | | 10,9 |
| | | | Diverts W | | | | SPF | | | | | | | 0,3 | 0,6 | 0,6 | 1,5 | | | | 0,3 | 0,6 | 0,6 | | | | 1,5 |
| | | TOTAL | | | | | SPF | | | | | | | 7,4 | 9,5 | 11,8 | 28,7 | | | | 7,4 | 9,5 | 11,8 | | | | 28,7 |
| | | | Traversée de Namur | | | | SPF | | | | | | | 14,2 | 13,6 | 2,9 | 30,7 | | | | 14,2 | 13,6 | 2,9 | | | | 30,7 |
| | | | Etudes diverses | | | | SPF | | | | | | | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,3 | | | | 0,1 | 0,1 | 0,1 | | | | 0,3 |
| | | | L130+147 | | | | SPF | | | | | | | 0,8 | 1,3 | 5,0 | 7,1 | | | | 0,8 | 1,3 | 5,0 | | | | 7,1 |
| | | | SPF projets ex préfin. | | | | SPF | | | | | | | 15,1 | 15,0 | 8,0 | 38,1 | | | | 15,1 | 15,0 | 8,0 | | | | 38,1 |
| | | | axe 3 (Bruxelles - fontrière lux.) | | | | P/P | | | | | | | 6,3 | 10,1 | 16,4 | | | | | 6,3 | 10,1 | 16,4 | | | | 16,4 |
| | | | PPP/Préfin. | | | | P/P | | | | | | | 6,3 | 10,1 | 16,4 | | | | | 6,3 | 10,1 | 16,4 | | | | 16,4 |
| | | TOTAL W | | | | | SPF | | | | | | | 22,5 | 24,5 | 19,8 | 66,8 | | | | 22,5 | 24,5 | 19,8 | | | | 66,8 |
| | | TOTAL W | | | | | P/P | | | | | | | 6,3 | 10,1 | 16,4 | | | | | 6,3 | 10,1 | 16,4 | | | | 16,4 |
| | | TOTAL W | | | | | SPF | | | | | | | 22,5 | 24,5 | 19,8 | 66,8 | | | | 22,5 | 24,5 | 19,8 | | | | 66,8 |
| | | TOTAL W | | | | | P/P | | | | | | | 6,3 | 10,1 | 16,4 | | | | | 6,3 | 10,1 | 16,4 | | | | 16,4 |

Groupe SNCB - Plan d'investissement 2005-2007 (Mio € 2005)

| | Projet | Fin | HOLDING | | | INFRABEL | | | SNCB | | | TOTAL | | | | | |
|-----------------|--|-----|-------------|-------------|--------------|--------------|------|------|------|-------|------|-------|------|-------------|-------------|--------------|--------------|
| | | | 2005 | 2006 | 2007 | Total | 2005 | 2006 | 2007 | Total | 2005 | 2006 | 2007 | Total | | | |
| | L36/35 : courbe Leuven | SPF | 11,7 | 8,9 | 1,8 | 22,4 | | | | | | | | 11,7 | 8,9 | 1,8 | 22,4 |
| | Genk-Goed.: ext.6 voies+electr. | SPF | 3,9 | 3,6 | 2,4 | 9,9 | | | | | | | | 3,9 | 3,6 | 2,4 | 9,9 |
| | Herentals + Tielen : transformation | SPF | 0,0 | 2,0 | 1,9 | 4,0 | | | | | | | | 0,0 | 2,0 | 1,9 | 4,0 |
| | Zeebrugge : courbe Y Terdoest | SPF | 0,1 | 0,0 | 0,0 | 0,1 | | | | | | | | 0,1 | 0,0 | 0,0 | 0,1 |
| | Port d'Anvers:2°accès+lizeren Rijn | SPF | 2,1 | 1,5 | 1,9 | 5,5 | | | | | | | | 2,1 | 1,5 | 1,9 | 5,5 |
| | Port d'Anvers: LO + RO | SPF | 22,1 | 24,9 | 16,0 | 63,0 | | | | | | | | 22,1 | 24,9 | 16,0 | 63,0 |
| | L50A : 3° et 4° voies | SPF | 14,3 | 17,2 | 15,8 | 47,3 | | | | | | | | 14,3 | 17,2 | 15,8 | 47,3 |
| | L25 : adaptation tracé Duffel | SPF | 0,1 | 0,2 | 4,0 | 4,3 | | | | | | | | 0,1 | 0,2 | 4,0 | 4,3 |
| | L25 : adaptation gare Mechelen | SPF | 0,2 | 0,2 | 5,0 | 5,4 | | | | | | | | 0,2 | 0,2 | 5,0 | 5,4 |
| | L51A : 3°voie Brugge-Dudzele | SPF | | 0,0 | 0,0 | 0,0 | | | | | | | | | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| | L58:rehaus.+suppres.PN | SPF | | 0,0 | 0,0 | 0,0 | | | | | | | | | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| | BIF Ledeborg-Melle + Schellebelle | SPF | | 0,1 | 0,5 | 0,6 | | | | | | | | | 0,1 | 0,5 | 0,6 |
| | L50A : adaptation Gent-St-Pieters | SPF | | 0,3 | 1,5 | 1,8 | | | | | | | | | 0,3 | 1,5 | 1,8 |
| | L11 : prolongement | SPF | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,3 | | | | | | | | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,3 |
| | L21 : double voie St-Truiden | SPF | | 0,2 | 0,5 | 0,7 | | | | | | | | | 0,2 | 0,5 | 0,7 |
| | Divers VL | SPF | 3,4 | 4,0 | 3,2 | 10,6 | | | | | | | | 3,4 | 4,0 | 3,2 | 10,6 |
| VL | TOTAL non PPP/Préfin. | SPF | 58,1 | 63,2 | 54,6 | 176,0 | | | | | | | | 58,1 | 63,2 | 54,6 | 176,0 |
| | Tunnel Liefkenshoek | SPF | 1,0 | | | 1,0 | | | | | | | | 1,0 | | | 1,0 |
| | Zeebrugge | SPF | 1,1 | | | 1,1 | | | | | | | | 1,1 | | | 1,1 |
| VL | Diabolo 25N | SPF | 1,7 | 5,9 | 15,9 | 23,5 | | | | | | | | 1,7 | 5,9 | 15,9 | 23,5 |
| | SPF projets PPP/Préfin. | SPF | 3,9 | 5,9 | 15,9 | 25,7 | | | | | | | | 3,9 | 5,9 | 15,9 | 25,7 |
| | PPP Tunnel Liefkenshoek | P/P | 0,0 | 5,4 | 140,7 | 146,1 | | | | | | | | 0,0 | 5,4 | 140,7 | 146,1 |
| | PPP/Préfin. Zeebrugge | P/P | 0,0 | 2,0 | 15,0 | 17,0 | | | | | | | | 0,0 | 2,0 | 15,0 | 17,0 |
| | PPP Diabolo VL | P/P | 6,5 | 14,3 | 46,8 | 67,6 | | | | | | | | 6,5 | 14,3 | 46,8 | 67,6 |
| | PPP/Préfin. | P/P | 6,5 | 21,7 | 202,5 | 230,7 | | | | | | | | 6,5 | 21,7 | 202,5 | 230,7 |
| TOTAL VL | SPF | SPF | 62,0 | 69,1 | 70,5 | 201,6 | | | | | | | | 62,0 | 69,1 | 70,5 | 201,6 |
| TOTAL VL | PPP/Préfin. | P/P | 6,5 | 21,7 | 202,5 | 230,7 | | | | | | | | 6,5 | 21,7 | 202,5 | 230,7 |
| | cap Bxl Midi-FSR (P211-P311) | SPF | 1,5 | 8,3 | 10,2 | 20,1 | | | | | | | | 1,5 | 8,3 | 10,2 | 20,1 |
| | Brux. Nd grill JNM | SPF | 0,2 | | | 0,2 | | | | | | | | 0,2 | | | 0,2 |
| | Schaerbeek phase 1 (P8 k8) | SPF | 4,5 | 6,0 | 11,7 | 22,2 | | | | | | | | 4,5 | 6,0 | 11,7 | 22,2 |
| | Diabolo | SPF | 1,8 | 1,2 | 15,1 | 18,1 | | | | | | | | 1,8 | 1,2 | 15,1 | 18,1 |
| Bxl + dpt | TOTAL non PPP/Préfin. | SPF | 8,1 | 15,5 | 37,0 | 60,6 | | | | | | | | 8,1 | 15,5 | 37,0 | 60,6 |
| TOTAL Bxl / DPT | SPF | SPF | 8,1 | 15,5 | 37,0 | 60,6 | | | | | | | | 8,1 | 15,5 | 37,0 | 60,6 |
| TOTAL Bxl / DPT | PPP/Préfin. port de Brux. | P/P | | 2,0 | 3,1 | 5,1 | | | | | | | | | 2,0 | 3,1 | 5,1 |
| W | | SPF | 3,3 | 15,6 | 10,0 | 28,8 | | | | | | | | 3,3 | 15,6 | 10,0 | 28,8 |
| VL | | SPF | 3,3 | 7,3 | 5,2 | 15,8 | | | | | | | | 3,3 | 7,3 | 5,2 | 15,8 |
| Bxl + dpt | | SPF | 12,7 | 11,6 | 18,7 | 43,0 | | | | | | | | 12,7 | 11,6 | 18,7 | 43,0 |
| TOTAL | | SPF | 19,3 | 34,5 | 33,8 | 87,6 | | | | | | | | 19,3 | 34,5 | 33,8 | 87,6 |
| | L161 | RER | 11,7 | 27,5 | 25,8 | 65,0 | | | | | | | | 11,7 | 27,5 | 25,8 | 65,0 |
| | L124 - I (Linkebeek - Braine l'Alleud) | RER | 4,4 | 11,4 | 20,1 | 35,9 | | | | | | | | 4,4 | 11,4 | 20,1 | 35,9 |
| | L124 - II (Braine l'Alleud - Nivelles) | RER | 5,5 | 11,2 | 9,4 | 26,1 | | | | | | | | 5,5 | 11,2 | 9,4 | 26,1 |
| | Gares et parkings | RER | 1,0 | 1,3 | 2,0 | 4,3 | | | | | | | | 1,0 | 1,3 | 2,0 | 4,3 |
| W | | RER | 1,0 | 1,3 | 2,0 | 4,3 | | | | | | | | 1,0 | 1,3 | 2,0 | 4,3 |
| | Courbe de Nossegem | RER | 9,3 | 1,1 | 0,6 | 11,0 | | | | | | | | 9,3 | 1,1 | 0,6 | 11,0 |
| | L50A | RER | 7,6 | 24,8 | 23,8 | 56,2 | | | | | | | | 7,6 | 24,8 | 23,8 | 56,2 |
| | Gares et parkings | RER | 1,7 | 6,5 | 1,6 | 9,8 | | | | | | | | 1,7 | 6,5 | 1,6 | 9,8 |
| VL | | RER | 1,0 | 4,0 | 1,0 | 6,0 | | | | | | | | 1,0 | 4,0 | 1,0 | 6,0 |
| | L161 | RER | 1,0 | 4,0 | 1,0 | 6,0 | | | | | | | | 1,0 | 4,0 | 1,0 | 6,0 |
| | L124 - I (Linkebeek - Braine l'Alleud) | RER | 4,7 | 12,4 | 21,3 | 38,5 | | | | | | | | 4,7 | 12,4 | 21,3 | 38,5 |
| déloc VL | | RER | 3,6 | 11,8 | 16,3 | 31,8 | | | | | | | | 3,6 | 11,8 | 16,3 | 31,8 |
| | | RER | 8,4 | 24,2 | 37,7 | 70,2 | | | | | | | | 8,4 | 24,2 | 37,7 | 70,2 |

« ANNEXE 16

Liaisons Virton-Athus-Rodange-Arlon

Dans le rapport présenté au Secrétaire d'Etat fin 2005, il est apparu que les liaisons entre Virton, Athus, Arlon et Luxembourg présentent le plus d'éléments positifs en termes de faisabilité et en termes de potentiel de développement. Suite aux discussions techniques et financières intervenues entre la SNCB et les CFL, les modalités de réouverture en décembre 2006 sont les suivantes :

L'offre de trains se compose pour la semaine (lundi au vendredi) de 3 ensembles :

1) Le prolongement, toutes les 2 heures, de la relation actuelle Libramont – Virton jusque Arlon via Rodange, soit 19 trains par jour (2 sens confondus).

2) Des trains de pointe (8 par jour) assurés par la SNCB et effectuant un parcours limité du type Virton – Rodange ou Arlon – Athus – Rodange.

3) Des trains (6 par jour) assurés par les CFL, et desservant directement Luxembourg et Rodange et qui circuleront au départ ou à destination de Virton.

21. Une annexe 17, rédigée comme suit est insérée

ANNEXE 17

Le cadre du SSICF en équivalents temps plein :

| Grade | |
|------------------------------|------|
| Chef de Service | 1 |
| Chef de section | 3 |
| Juriste (niveau A) | 1 |
| Expert spécialisé (niveau A) | 9,5 |
| Expert (niveau B) | 5,25 |
| Assistants (niveau C) | 5,25 |
| Total | 25 |

FEDERALE OVERHEIDSDIENST MOBILITEIT EN VERVOER

N. 2006 — 4758 (2006 — 3430)

[2006/14257]

1 SEPTEMBER 2006. — Koninklijk besluit betreffende de inning en de consignatie van een som bij het vaststellen van sommige inbreuken inzake de technische eisen waaraan elk voertuig vervoer te land, de onderdelen ervan, evenals het veiligheidstoebehoren moeten voldoen. — Erratum

In het *Belgisch Staatsblad* van 6 september 2006, derde uitgave, akte nr. 2006/14186, blz. 45297, wordt bijlage 1 bij het koninklijk besluit van 1 september 2006 betreffende de inning en de consignatie van een som bij het vaststellen van sommige inbreuken inzake de technische eisen waaraan elk voertuig voor vervoer te land, de onderdelen ervan, evenals het veiligheidstoebehoren moeten voldoen, vervangen door onderstaande bijlage 1 :

SERVICE PUBLIC FEDERAL MOBILITE ET TRANSPORTS

F. 2006 — 4758 (2006 — 3430)

[2006/14257]

1^{er} SEPTEMBRE 2006. — Arrêté royal relatif à la perception et à la consignation d'une somme lors de la constatation de certaines infractions aux conditions techniques auxquelles doivent répondre tout véhicule de transport par terre, ses éléments ainsi que les accessoires de sécurité. — Erratum

Au *Moniteur belge* du 6 septembre 2006, troisième édition, acte n° 2006/14186, page 45297, l'annexe 1^{re} à l'arrêté royal du 1^{er} septembre 2006 relatif à la perception et à la consignation d'une somme lors de la constatation de certaines infractions aux conditions techniques auxquelles doivent répondre tout véhicule de transport par terre, ses éléments ainsi que les accessoires de sécurité, est remplacé par l'annexe 1^{re} ci-dessous :