

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

23 oktober 2001

WETSONTWERP

**houdende instemming met het
samenwerkingsakkoord van 11 oktober 2001
tussen de federale Staat, het Vlaams,
het Waals en het Brussels Hoofdstedelijk
Gewest betreffende het meerjarig
investeringsplan 2001-2012 van de NMBS**

INHOUD

1. Samenvatting	3
2. Memorie van toelichting	4
3. Voorontwerp	8
4. Advies van de Raad van State	9
5. Wetsontwerp	16
6. Samenwerkingsakkoord met bijlagen	17

DE SPOEDBEHANDELING WORDT DOOR DE REGERING GEVRAAGD
OVEREENKOMSTIG ARTIKEL 40 VAN HET REGLEMENT.

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

23 octobre 2001

PROJET DE LOI

**portant assentiment à l'accord de
coopération du 11 octobre 2001
entre l'Etat fédéral, les Régions flamande,
wallonne et de Bruxelles-Capitale relatif
au plan d'investissements pluriannuel
2001-2012 de la SNCB**

SOMMAIRE

1. Résumé	3
2. Exposé des motifs	4
3. Avant-projet	8
4. Avis du Conseil d'Etat	9
5. Projet de loi	16
6. Accord de coopération et annexes	17

LE GOUVERNEMENT DEMANDE L'URGENCE CONFORMÉMENT À L'ARTICLE 40
DU RÈGLEMENT.

De Regering heeft dit wetsontwerp op 23 oktober 2001 ingediend.

De «goedkeuring tot drukken» werd op 23 oktober 2001 door de Kamer ontvangen.

Le Gouvernement a déposé ce projet de loi le 23 octobre 2001.

Le «bon à tirer» a été reçu à la Chambre le 23 octobre 2001.

AGALEV-ECOLO	:	Anders gaan leven / Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales
CD&V	:	Christen-Democratisch en Vlaams
FN	:	Front National
PRL FDF MCC	:	Parti Réformateur libéral - Front démocratique francophone-Mouvement des Citoyens pour le Changement
PS	:	Parti socialiste
PSC	:	Parti social-chrétien
SPA	:	Socialistische Partij Anders
VLAAMS BLOK	:	Vlaams Blok
VLD	:	Vlaamse Liberalen en Democraten
VU&ID	:	Volksunie&ID21

Afkortingen bij de nummering van de publicaties :		Abréviations dans la numérotation des publications :	
DOC 50 0000/000 :	Parlementair document van de 50e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer	DOC 50 0000/000 :	Document parlementaire de la 50e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif
QRVA :	Schriftelijke Vragen en Antwoorden	QRVA :	Questions et Réponses écrites
CRIV :	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (op wit papier, bevat ook de bijlagen)	CRIV :	Compte Rendu Intégral, avec à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (sur papier blanc, avec les annexes)
CRIV :	Voorlopige versie van het Integraal Verslag (op groen papier)	CRIV :	Version Provisoire du Compte Rendu intégral (sur papier vert)
CRABV :	Beknopt Verslag (op blauw papier)	CRABV :	Compte Rendu Analytique (sur papier bleu)
PLEN :	Plenum (witte kaft)	PLEN :	Séance plénière (couverture blanche)
COM :	Commissievergadering (beige kaft)	COM :	Réunion de commission (couverture beige)

Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers	Publications officielles éditées par la Chambre des représentants
Bestellingen :	Commandes :
Natieplein 2	Place de la Nation 2
1008 Brussel	1008 Bruxelles
Tel. : 02/ 549 81 60	Tél. : 02/ 549 81 60
Fax : 02/549 82 74	Fax : 02/549 82 74
www.deKamer.be	www.laChambre.be
e-mail : alg.zaken@deKamer.be	e-mail : aff.generales@laChambre.be

SAMENVATTING

Het samenwerkingsakkoord waarmee door middel van het voorontwerp van wet zou worden ingestemd, heeft als onderwerp het oprichten van een «Executief Comité van de Ministers van Mobiliteit» (art. 3), de vrijwillige goedkeuring van het «investeringsplan 2001-2012» van de NMBS zoals gewijzigd door de federale Regering (art. 4 tot 6), de verbintenis van elk van de partijen wat de machtigingsprocedures en de vereiste vergunningen betreft (art. 7 tot 13), de «prefinanciering» en de «cofinanciering» door de Gewesten van infrastructuurprojecten en werken (art. 14 en 15), het gewestelijk expresnet in en rond Brussel (art. 16 en 17) en slotbepalingen (art. 18 en 19)

RÉSUMÉ

L'accord de coopération auquel l'avant projet de loi entend donner son assentiment a pour objet la création d'un « Comité Exécutif des Ministres de la Mobilité » (art. 3), l'approbation volontaire du « plan d'investissement 2001-2012 » de la S.N.C.B. tel que modifié par le Gouvernement fédéral (art. 4 à 6), l'engagement de chacune des parties en ce qui concerne les procédures d'autorisation et de permis requis (art. 7 à 13), le « préfinancement » et le « cofinancement » par les Régions de projets d'infrastructures et de travaux (art. 14 et 15), le réseau express régional dans et autour de Bruxelles (art. 16 et 17) et des dispositions finales (art. 18 et 19)

MEMORIE VAN TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Het wetsontwerp dat u wordt voorgelegd heeft als doel het samenwerkingsakkoord betreffende het meerjarig investeringsplan van de NMBS te bekrachtigen. Op 17 oktober heeft de federale regering beslist de uitdaging inzake mobiliteit aan te gaan door een kader te creëren dat het mogelijk maakt talrijke en gecoördineerde acties op te zetten met effecten op middellange en lange termijn, en waarvoor de instemming en de deelname van de betrokkenen en de burgers nodig is.

De regering heeft zichzelf doelstellingen opgelegd voor zowel de spoorwegen als de waterwegen om het marktaandeel ervan tegen 2010 met 15% te verhogen.

Deze beslissing houdt in dat de spoorwegen tegen 2010 50% meer personen en goederen moeten vervoeren. De door de regering overwogen acties om deze doelstellingen te bereiken betreffen zowel de verbetering van het aanbod als het beheer van de vraag.

Tijdens haar zitting van 30 maart, heeft de regering in het bijzonder voor de spoorwegen een reeks fundamentele beslissingen genomen, waaronder de uitvoering van een ambitieus investeringsplan dat aan de gestelde doelstellingen beantwoordt. Het ontwerp van meerjarig investeringsplan dat door de NMBS werd uitgewerkt, moet de maatschappij in staat stellen een spectaculaire vooruitgang op het vlak van het aanbod, de capaciteit, de veiligheid en het comfort te bewerkstelligen. De regering meende dat het voorstel van de NMBS beantwoordde aan de strategische opties van de regering en dat het investeringsplan voor vrijwillig overleg aan de gewesten zou worden voorgelegd.

Op 14 juli 2001 werd dit samenwerkingsprotocol onderhandeld in aansluiting op de beslissingen die de federale regering nam op 17 oktober 2000 en op 30 maart 2001.

COMMENTAAR VAN DE ARTIKELN VAN HET SAMENWERKINGSAKKOORD

De artikelen 1 en 2 voorzien in de algemene bepalingen van het akkoord, in het bijzonder in de juridische basis en de definities.

Artikel 1 bevestigt het federale karakter van de NMBS en het principe van de eenheid van het bedrijf.

Artikel 3 richt een Executief Comité van de Ministers van Vervoer op (E.C.M.M.) dat wordt belast met het onderzoek van het coördinatiebeleid van het open-

EXPOSÉ DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

Le projet de loi qui vous est soumis a pour objet la ratification de l'accord de coopération relatif au plan pluriannuel d'investissements de la SNCB. Le 17 octobre 2000, le Gouvernement fédéral a décidé de relever le défi de la mobilité en créant un cadre permettant la mise en œuvre d'actions multiples et coordonnées portant leurs effets à moyen et long terme, et qui nécessitent l'adhésion et la participation des acteurs de la mobilité et des citoyens. Le Gouvernement s'est alors fixé des objectifs volontaristes, tant pour le chemin de fer que pour la voie d'eau, visant à augmenter leur part de marché de 15 % à l'horizon 2010.

Cette décision implique que le chemin de fer transporte 50 % de personnes et de marchandises en plus à l'horizon 2010. Les actions envisagées par le Gouvernement pour atteindre ces objectifs concernent tant l'amélioration de l'offre que la gestion de la demande.

Pour le chemin de fer en particulier, le Gouvernement a pris, lors de sa séance du 30 mars 2001 une série de décisions fondamentales parmi lesquelles la mise en œuvre d'un plan d'investissement ambitieux qui réponde aux objectifs formulés. Le projet de plan pluriannuel d'investissement élaboré par la S.N.C.B. doit permettre à la société d'enregistrer une avancée spectaculaire en matière d'offre, de capacité, de sécurité et de confort. Le Gouvernement a estimé que la proposition de la S.N.C.B. répondait aux options stratégiques du Gouvernement et que le plan d'investissement serait soumis aux Régions pour concertation volontaire.

Le 14 juillet 2001, le présent accord de coopération a été négocié dans la foulée des décisions prises par le Gouvernement fédéral le 17 octobre 2000 et le 30 mars 2001.

COMMENTAIRE DES ARTICLES DE L'ACCORD DE COOPÉRATION

Les articles 1 et 2 prévoient les dispositions générales de l'accord, en particulier le fondement juridique et les définitions.

L'article 1 confirme le caractère fédéral de la S.N.C.B. et le principe de l'unicité de l'entreprise.

L'article 3 crée un Comité Exécutif des Ministres de la Mobilité (C.E.M.M.) chargé d'examiner la politique de coordination des transports en commun et du suivi

baar vervoer en met de opvolging van de uitvoering van het investeringsplan.

Artikel 4 herinnert aan de inhoud van het plan dat door de federale regering werd goedgekeurd en waarvan de opname het voorwerp uitmaakt van dit akkoord. Wat betreft de opmerking van de Raad van State over de onmogelijkheid voor de gewesten om via het samenwerkingsakkoord het investeringsplan van de NMBS te wijzigen of goed te keuren, wenst de regering op te merken dat artikel 4 in geen enkel opzicht de respectieve bevoegdheden van elk van de partijen wijzigt. Dat overeenkomstig het advies van de Raad van State immers niet wordt betwist dat krachtens de wet van 8 augustus 1980 de federale overheid uitsluitend bevoegd is voor het wijzigen of het goedkeuren van het investeringsplan van de NMBS.

De artikelen 5 en 6 slaan ook op het investeringsplan.

Artikel 5 voorziet in de periode waarover het plan zich uitstrekt.

Artikel 6 beschrijft de noden van het plan en de financiering ervan, evenals de budgettaire verdeelsleutel van de investeringen tussen de gewesten.

De artikelen 7 tot 13 betreffen de verbintenissen van de partijen.

Artikel 7 herneemt de algemene verbintenissen van de partijen, om de procedures voor de aanvraag van de nodige administratieve toelatingen en vergunningen zo snel mogelijk te beëindigen.

Artikel 8 legt de bijzondere bepalingen vast, name-lijk inzake de termijn, voor de projecten inzake het op vier sporen brengen van lijn 161 tussen Brussel en Ottignies en van lijn 124 tussen Brussel en Nijvel.

Artikel 9 legt de bijzondere bepalingen vast, met name inzake de termijn, voor de projecten voor het op vier sporen brengen van lijn 50A tussen Brussel en Denderleeuw en voor het project voor een nieuwe lijn tussen Brussel en Mechelen.

Artikel 10 slaat op de bijzondere verbintenissen van de gewesten betreffende de wijziging van verschillende stedenbouwkundige en gewestplannen die nodig zijn voor de naleving van de verbintenissen van het akkoord. Dit artikel slaat ook op de verbintenissen voor het inkorten van de proceduretermijnen.

Artikel 11 voorziet in de gevallen waarin de termijnen bedoeld in de artikelen 8, 9 en 10 worden opgeschort.

de la mise en œuvre du plan d'investissement.

L'article 4 rappelle le contenu du plan approuvé par le Gouvernement fédéral et dont l'insertion fait l'objet du présent accord. En ce qui concerne la remarque du Conseil d'Etat relative à l'impossibilité pour les régions, par l'intermédiaire de l'accord de coopération, de modifier ou d'approuver le plan d'investissement de la S.N.C.B., le Gouvernement entend préciser que l'article 4 ne modifie en rien les compétences respectives de chacune des parties. Qu'en effet, conformément à l'avis du Conseil d'Etat, il n'est pas contesté que l'Etat fédéral reste, en vertu de la loi du 8 août 1980, exclusivement compétent pour modifier ou approuver le plan d'investissement de la S.N.C.B.

Les articles 5 et 6 ont également trait au plan d'investissement.

L'article 5 prévoit la période sur laquelle le plan s'étale.

L'article 6 décrit les besoins du plan et leur financement, de même que la clé de répartition budgétaire des investissements entre les Régions.

Les articles 7 à 13 concernent les engagements des parties.

L'article 7 reprend les engagements généraux des parties, visant à terminer dans les meilleurs délais les procédures relatives aux demandes d'autorisations administratives et permis requis.

L'article 8 détermine les dispositions particulières, notamment en terme de délai, pour les projets de mise à quatre voies entre Bruxelles et Ottignies (ligne 161) et entre Bruxelles et Nivelles (ligne 124).

L'article 9 détermine les dispositions particulières, notamment en terme de délai, pour les projets de mise à trois ou quatre voies de la ligne 50A entre Bruxelles et Denderleeuw et pour le projet visant à établir une ligne nouvelle entre Bruxelles et Malines.

L'article 10 concerne les engagements particuliers des Régions relatifs à la modification des différents plans d'urbanisme et d'aménagement du territoire nécessaires pour pouvoir respecter les engagements de l'accord. Cet article porte également sur les engagements visant à réduire tous les délais de procédures.

L'article 11 prévoit les cas dans lesquels les délais prévus aux articles 8, 9 et 10 sont suspendus.

Artikel 12 voorziet erin dat het niet naleven van de termijnen bedoeld in de artikelen 8 en 9 na inlichting van het overlegcomité resulteert in het niet toepassen van de artikelen 14 en 15 betreffende de prefinanciering en de cofinanciering.

Artikel 13 voorziet in de termijnen waarin de aanvragen voor administratieve machtigingen en vergunningen voor verschillende belangrijke projecten door de NMBS moeten worden ingediend.

De artikelen 14 en 15 handelen over de «prefinanciering» en de «cofinanciering». Wat betreft de mechanismen van «cofinanciering» en prefinanciering» waarin artikel 14 en 15 voorzien, wenst de regering te preciseren dat de gewestelijke financiering in het geheel van de initiatieven die in federale en gewestelijke materies inzake openbaar vervoer moeten worden genomen, slechts slaat op investeringswerken van burgerlijke bouwkunde die tot de gewestelijke bevoegdheid behoren, zoals de aanleg van wegen en overstapparkings in de omgeving van stations of spoorlijnen of het ontwikkelen van stads- of buurtvervoer in samenwerking met de spoorwegen, enz....

Het moet derhalve gepreciseerd worden, zoals de Raad van State suggereert, dat de grote investeringswerken m.b.t. het spoor, zoals voorzien in artikel 15, betrekking hebben zowel op regionale als op federale investeringen, zoals zij voortvloeien uit hun respectievelijke bevoegdheden. Het samenwerkingsakkoord heeft inderdaad betrekking op de gezamenlijke uitoefening van bevoegdheden in de zin van artikel 92*bis* van de wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen.

Dat er derhalve, in tegenstelling tot wat de Raad van State beweert, geen aanleiding is om het samenwerkingsakkoord op dit punt te herzien, voor zover de deelname van de gewesten aan de financiering van overwogen projecten beperkt blijft tot deze die tot hun exclusieve bevoegdheden behoren.

De artikelen 16 en 17 handelen over het Gewestelijk Expresnet in en om Brussel.

In artikel 16 verbinden de partijen zich ertoe het samenwerkingsakkoord over het G.E.N. zo snel mogelijk af te werken en komen zij overeen dat de samenwerkingsorganen op strategisch en tactisch niveau moeten worden georganiseerd.

Artikel 17 geeft aan dat een deel van het rollend G.E.N.-materieel in 2005 beschikbaar moet zijn om het mogelijk te maken de twee eerste G.E.N.-lijnen ten laatste op 31 december 2005 in dienst te nemen.

L'article 12 prévoit que le non-respect des délais prévus aux articles 8 et 9 entraîne, après information du comité de concertation, la non-application des articles 14 et 15, relatifs au pré-financement et au co-financement.

L'article 13 prévoit les délais dans lesquels les demandes d'autorisations administratives et de permis doivent être introduites par la S.N.C.B. pour plusieurs projets importants.

Les articles 14 et 15 traitent du «préfinancement» et du «co-financement». En ce qui concerne ces mécanismes de «cofinancement» et de «préfinancement», le Gouvernement tient à préciser que le financement régional ne porte, parmi l'ensemble des initiatives à prendre dans des matières fédérales et régionales en rapport avec le transport en commun, que sur des travaux et des investissements de génie civil relevant de la compétence régionale, comme par exemple, l'aménagement de route ou de parking de dissuasion aux abords des gares et des voies ferrées ou encore le développement du transport urbain ou vicinal en coordination avec le chemin de fer, etc....

Il y a donc lieu de préciser, comme le suggère le Conseil d'Etat, que les travaux relatifs à des grands investissements ferroviaires, tels que visés à l'article 15, concernent tant des investissements régionaux que des investissements fédéraux, tels qu'ils résultent de leurs compétences respectives. L'accord de coopération a, en effet, pour objet l'exercice conjoint de compétences propres au sens de l'article 92*bis* de la loi du 8 août 1980 de réformes institutionnelles.

Que dès lors, contrairement à ce que prétend le Conseil d'Etat, il n'y a pas lieu de revoir l'accord de coopération sur ce point dans la mesure où la participation des Régions au financement des projets envisagés est limitée à ceux qui ressortent de leurs compétences exclusives.

Les articles 16 et 17 traitent du Réseau Express Régional dans et autour de Bruxelles.

Par l'article 16, les parties s'engagent à finaliser le plus rapidement possible l'accord de coopération relatif au R.E.R. et conviennent que les organes de coopération seront organisés au niveau stratégique et au niveau tactique.

L'article 17 indique qu'une partie du matériel roulant R.E.R. doit être disponible en 2005 pour permettre la mise en service, pour le 31 décembre 2005 au plus tard, de deux premières lignes du R.E.R.

De artikelen 18 en 19 handelen over de eindbepalingen, in het bijzonder over geschillen.

De minister van Mobiliteit en Vervoer,

Isabelle DURANT

Les articles 18 et 19 traitent des dispositions finales, en particulier des litiges.

La ministre de la Mobilité et des Transports,

Isabelle DURANT

VOORONTWERP VAN WET

onderworpen aan het advies van de Raad van State

Voorontwerp van wet houdende instemming met het samenwerkingsakkoord van 11 oktober 2001 tussen de federale Staat, het Vlaams, het Waals en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest betreffende het meerjarig investeringsplan 2001-2012 van de NMBS

Artikel 1

Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 77 van de Grondwet.

Art. 2

Instemming wordt betuigd met het samenwerkingsakkoord van 11 oktober 2001 tussen de federale Staat, het Vlaams, het Waals en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest betreffende het meerjarig investeringsplan 2001-2012 van de NMBS in bijlage.

AVANT-PROJET DE LOI

soumis à l'avis du Conseil d'État

Avant-projet de loi portant assentiment à l'accord de coopération du 11 octobre 2001 entre l'Etat fédéral, les Régions flamande, wallonne et de Bruxelles-Capitale relatif au plan d'investissements pluriannuel 2001-2012 de la SNCB

Article 1^{er}

La présente loi règle une matière visée à l'article 77 de la Constitution.

Art. 2

Il est porté assentiment à l'accord de coopération du 11 octobre 2001 entre l'Etat fédéral, les Régions flamande, wallonne et de Bruxelles-Capitale relatif au plan d'investissement pluriannuel 2001-2012 de la S.N.C.B. repris en annexe.

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE NR. 32.371/VR

De Raad van State, afdeling wetgeving, op 15 oktober 2001 door de Vice-Eerste Minister en Minister van Mobiliteit en Vervoer verzocht haar, binnen een termijn van ten hoogste drie dagen, van advies te dienen over een voorontwerp van wet «houdende instemming met het samenwerkingsakkoord van 11 oktober 2001 tussen de Federale Staat, het Vlaams, het Waals en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest betreffende het meerjarig investeringsplan 2001-2012 van de NMBS», heeft op 18 oktober 2001 de zaak onderzocht in de vierde kamer en heeft vervolgens op 23 oktober 2001 in verenigde kamers, binnen een termijn van ten hoogste acht dagen, overeenkomstig artikel 85bis van de gecoördineerde wetten op de Raad van State, het volgende advies gegeven, dat betrekking heeft op de onderscheiden bevoegdheden van de Staat, de Gemeenschappen en de Gewesten :

Overeenkomstig artikel 84, eerste lid, 2°, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State, ingevoegd bij de wet van 4 augustus 1996, moeten in de adviesaanvraag in het bijzonder de redenen worden aangegeven tot staving van het spoedeisende karakter ervan.

In het onderhavige geval luidt de motivering, zoals zij verkeerdelijk is opgenomen in de aanhef van het voorontwerp van wet, als volgt :

«Gelet op de hoogdringendheid, gewettigd door de noodzaak om de spoorwegprojecten van het investeringsplan 2001-2012 van de NMBS uit te voeren;

Gelet op de omstandigheid dat de uitvoering van bepaalde investeringsprojecten gepland is voor 2001;

Gelet op het belang van deze projecten en de dringende noodzaak van hun uitvoering voor het waarborgen van een verbetering van de openbare dienst op het vlak van het spoorwegaanbod;

Gelet op artikel 19 van dit akkoord, dat de inwerkingtreding van het meerjarig investeringsplan afhankelijk maakt van de goedkeuring van de federale Kamers, de Vlaamse Raad, de Raad van het Waals Gewest en de Raad van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest;

Dat het bijgevolg absoluut noodzakelijk is dat dit akkoord binnen zo kort mogelijke tijd in werking zou kunnen treden;».

*
* *

1. Het samenwerkingsakkoord waarmee door middel van het voorontwerp van wet zou worden ingestemd, heeft als onderwerp het oprichten van een «Executief Comité van de Ministers van Mobiliteit» (art. 3), de wijziging en de goedkeuring van het «investeringsplan 2001-2012» van de NMBS (art. 4 tot 6), de verbintenis van elk van de partijen wat de machtigings-

AVIS DU CONSEIL D'ÉTAT N°32.371/VR

Le Conseil d'Etat, section de législation, saisi par la Vice-Première Ministre et Ministre de la Mobilité et des Transports, le 15 octobre 2001, d'une demande d'avis, dans un délai ne dépassant pas trois jours, sur un avant-projet de loi «portant assentiment à l'accord de coopération du 11 octobre 2001 entre l'Etat fédéral, les Régions flamande, wallonne et de Bruxelles-Capitale relatif au plan d'investissement pluriannuel 2001-2012 de la S.N.C.B.», après avoir examiné l'affaire à la quatrième chambre le 18 octobre 2001, a donné le 23 octobre 2001 en chambres réunies l'avis suivant qui porte sur les compétences respectives de l'Etat, des Communautés et des Régions, dans un délai ne dépassant pas huit jours, conformément à l'article 85bis des lois coordonnées sur le Conseil d'Etat :

Suivant l'article 84, alinéa 1^{er}, 2°, des lois coordonnées sur le Conseil d'Etat, inséré par la loi du 4 août 1996, la demande d'avis doit spécialement indiquer les motifs qui en justifient le caractère urgent.

En l'occurrence, cette motivation, telle qu'elle apparaît erronément dans le préambule de l'avant-projet de loi, est la suivante :

«Vu l'extrême urgence motivée par la nécessité d'exécution des projets ferroviaires inscrits dans le plan d'investissement 2001-2012 de la SNCB;

Vu la circonstance que l'exécution de certains projets d'investissements est programmée en 2001;

Vu l'importance de ces projets et l'urgence de leur mise en oeuvre pour assurer une amélioration du service public en matière de politique ferroviaire;

Vu l'article 19 de cet accord qui conditionne l'entrée en vigueur du plan pluriannuel d'investissement à l'assentiment des Chambres fédérales, du Conseil flamand, du Conseil de la Région wallonne et du Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale;

Qu'il est dès lors impératif que cet accord puisse entrer en vigueur dans les plus brefs délais;».

*
* *

1. L'accord de coopération auquel l'avant projet de loi entend donner son assentiment a pour objet la création d'un «Comité Exécutif des Ministres de la Mobilité» (art. 3), la modification et l'approbation du «plan d'investissement 2001-2012» de la S.N.C.B. (art. 4 à 6), l'engagement de chacune des parties en ce qui concerne les procédures d'autorisation et de permis re-

procedures en de vereiste vergunningen betreft (art. 7 tot 13), de «prefinanciering» en de «cofinanciering» door de Gewesten van infrastructuurprojecten en werken (art. 14 en 15), het gewestelijk expresnet in en rond Brussel (art. 16 en 17) en slotbepalingen (art. 18 en 19).

De verenigde kamers van de afdeling wetgeving, die uitspraak doen op grond van de artikelen 84, eerste lid, 2°, en 85bis van de gecoördineerde wetten op de Raad van State, hebben zich beperkt tot het onderzoeken van de vraag of dit samenwerkingsakkoord, gelet op de verdeling van de bevoegdheden tussen de Staat, de Gemeenschappen en de Gewesten, die kwesties kon regelen.

2. Geen enkele grondwets- of wetbepaling draagt aan de Gewesten de aangelegenheid op van het openbaar vervoer per spoor. Wat het openbaar vervoer betreft zijn alleen «het gemeenschappelijk stads- en streekvervoer, met inbegrip van de bijzondere vormen van geregeld vervoer, het taxivervoer en het verhuren van auto's met chauffeur» overgedragen aan de Gewesten, en wel bij artikel 6, § 1, X, eerste lid, 8°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen ⁽¹⁾, naast «de veerdiensten» ⁽²⁾ en «de uitrusting en de uitbating van de luchthavens en de openbare vliegvelden, met uitzondering van de luchthaven Brussel-Nationaal» ⁽³⁾. Artikel 6, § 3bis, 3°, van de bijzondere wet bevestigt deze verdeling van de bevoegdheden, aangezien het voorschrijft dat er overleg moet worden gepleegd tussen de betrokken gewestregeringen en de betrokken federale overheid over «de samenwerking tussen de spoorwegen enerzijds en de maatschappijen voor stads- en streekvervoer, anderzijds». Bovendien zijn de Gewesten, krachtens artikel 6, § 1, X, 2°bis, van de bijzondere wet, wat de openbare werken en het vervoer betreft, bevoegd voor «het juridisch stelsel van de land- en waterwegen, welke ook de beheerder ervan zijn, met uitzondering van de spoorwegen beheerd door de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen» ⁽⁴⁾.

Het spoor valt dus nog steeds onder de bevoegdheid van de federale overheid, waartoe onder meer behoren de organisatie van en de controle op die openbare dienst, die thans wordt beheerd door de NMBS.

De afdeling wetgeving van de Raad van State heeft meermaals op het volgende gewezen :

«[...] de bevoegdheid van de federale staat, de gemeenschappen of de gewesten om uitgaven te doen in het kader van hun overheidsbeleid of onder de vorm van subsidies aan publiek-

quises (art. 7 à 13), le «préfinancement» et le «cofinancement» par les Régions de projets d'infrastructures et de travaux (art. 14 et 15), le réseau express régional dans et autour de Bruxelles (art. 16 et 17) et des dispositions finales (art. 18 et 19).

Se prononçant sur la base des articles 84, alinéa 1^{er}, 2°, et 85bis des lois coordonnées sur le Conseil d'Etat, les chambres réunies de la section de législation se sont limitées à examiner la question de savoir si, compte tenu de la répartition des compétences entre l'Etat, les Communautés et les Régions, cet accord de coopération pouvait régler ces questions.

2. Aucune disposition constitutionnelle ou législative ne transfère aux Régions la matière du transport en commun par chemin de fer. En ce qui concerne le transport en commun, seul «le transport en commun urbain et vicinal, en ce compris les services réguliers spécialisés, les services de taxis et les services de location de voitures avec chauffeur» a été attribué aux Régions par l'article 6, § 1^{er}, X, alinéa 1^{er}, 8°, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles ⁽¹⁾, outre «les services des bacs» ⁽²⁾ et «l'équipement et l'exploitation des aéroports et aérodromes publics, à l'exception de l'aéroport de Bruxelles-National» ⁽³⁾. L'article 6, § 3bis, 3°, de la loi spéciale confirme cette répartition des compétences puisqu'il prescrit une concertation entre les gouvernements régionaux concernés et l'autorité fédérale concernée pour «la coopération entre les chemins de fer, d'une part, et les sociétés de transport urbain et vicinal, d'autre part». En outre, en vertu de l'article 6, § 1^{er}, X, alinéa 1^{er}, 2°bis, de la loi spéciale, les Régions sont compétentes, en ce qui concerne les travaux publics et le transport, pour «le régime juridique de la voirie terrestre et des voies hydrauliques, quel qu'en soit le gestionnaire, à l'exclusion des voies ferrées gérées par la Société nationale des chemins de fer belges» ⁽⁴⁾.

Le chemin de fer est donc demeuré dans la sphère de compétence fédérale, qui inclut notamment les modalités d'organisation et de contrôle de ce service public, actuellement géré par la S.N.C.B.

Comme la section de législation du Conseil d'Etat l'a rappelé à plusieurs reprises,

«[...] les pouvoirs dont sont investis l'Etat fédéral, les communautés ou les régions, pour effectuer des dépenses dans le cadre de leur politique publique ou sous la forme de subven-

⁽¹⁾ Tijdens de parlementaire voorbereiding van deze bepaling, ingevoegd bij artikel 4, § 11, van de bijzondere wet van 8 augustus 1988, is erop gewezen dat het stads- en streekvervoer aldus moest worden verstaan dat het verwijst naar het vervoer «per metro, pre of semi-metro, tram, trolleybus en autobus» (memorie van toelichting bij het wetsontwerp, Kamer, Gedr. St., 1988, nr. 516/1, blz. 16) zonder dat het spoor ertoe wordt gerekend.

⁽²⁾ Art. 6, § 1, X, 6°, van de bijzondere wet.

⁽³⁾ Art. 6, § 1, X, 7°, van de bijzondere wet.

⁽⁴⁾ Artikel 1, tweede lid, van het samenwerkingsakkoord bevestigt trouwens «het federaal karakter van de NMBS».

⁽¹⁾ Il a été précisé au cours des travaux préparatoires de cette disposition, insérée par l'article 4, § 11, de la loi spéciale du 8 août 1988, que le transport en commun urbain et vicinal s'entendait comme visant les transports «par métro, pré-métro ou semi-métro, par tram, trolleybus et autobus» (Exposé des motifs du projet de loi, Chambre, Doc. parl., 1988, n° 516/1, p.16), sans inclure le chemin de fer.

⁽²⁾ Art. 6, § 1^{er}, X, 6°, de la loi spéciale.

⁽³⁾ Art. 6, § 1^{er}, X, 7°, de la loi spéciale.

⁽⁴⁾ L'article 1^{er}, alinéa 2, de l'accord de coopération confirme d'ailleurs «la caractère fédéral de la S.N.C.B.».

rechtelijke of privaatrechtelijke instellingen, is afhankelijk van de materiële bevoegdheid waartoe die geldmiddelen zijn bestemd, onder voorbehoud van eventuele uitzonderingen bepaald bij de Grondwet of de bijzondere wet» ⁽⁵⁾.

Evenzo behoort de financiering van een beleid tot «het regelen» van de aangelegenheid waaronder het ressorteert ⁽⁶⁾. Een overheid kan geen financiële middelen besteden aan projecten waarvoor ze niet bevoegd is ⁽⁷⁾. Een samenwerkingsakkoord mag niet tot gevolg hebben een niet-bevoegde overheid te machtigen om een beleid te financieren dat buiten haar bevoegdheid valt ⁽⁸⁾.

Daaruit volgt dat, aangezien het vervoer per spoor onder de federale bevoegdheid valt, de financiering ervan eveneens onder de bevoegdheid valt van de federale overheid, en niet onder die van de Gewesten, en dat een samenwerkingsakkoord een deel van die financiering niet kan opdragen aan die Gewesten.

tions octroyées à des institutions de droit public ou de droit privé, sont subordonnées à la compétence matérielle à laquelle ces moyens financiers sont affectés, sous la réserve des exceptions éventuelles prévues par la Constitution ou la loi spéciale» ⁽⁵⁾.

De même, le financement d'une politique relève de l'acte de «régler» la matière dont elle relève ⁽⁶⁾. Une autorité ne peut affecter des moyens financiers à des projets qui ne relèvent pas de ses compétences ⁽⁷⁾. Un accord de coopération ne peut avoir pour effet d'habiliter une autorité incompétente à financer des politiques échappant à son champ de compétence ⁽⁸⁾.

Il en résulte que, puisque le transport par rail appartient aux compétences fédérales, son financement relève également de l'autorité fédérale, et non des Régions, et qu'un accord de coopération ne peut attribuer à celles-ci une partie de ce financement.

⁽⁵⁾ Advies 26.248/1, gegeven op 1 april 1997 over een voorontwerp van wet «tot instelling van een programma voor de terbeschikkingstelling van wetenschappelijke onderzoekers ten bate van de universitaire onderwijsinstellingen en de federale wetenschappelijke instellingen» (Gedr. St., Kamer, 1996-1997, nr. 1022/1). In dit advies wordt onder meer verwezen naar adviezen van 25 januari 1984 (Gedr. St., Kamer, 834 (1983-1984), nr. 1, blz. 27-29 en 42-46; ibidem, 834 (1983-1984), nr. 10) en van 13 oktober 1992 (Gedr. St., Senaat, 526-1 (1992-1993), blz. 158-159). Zie ook advies 27.394/2, gegeven op 30 maart 1998, over een voorontwerp van decreet «visant à assurer à tous les élèves des chances égales d'émancipation sociale, notamment par la mise en oeuvre de discriminations positives» (Doc. parl., C.C.F., zitting 1997-1998, nr. 235-1); advies 27.777/2 van 28 mei 1998 over een ontwerp van decreet «autorisant le ministre qui a le Budget dans ses attributions à présenter au Parlement de la Communauté française le projet de décret-programme portant diverses mesures concernant la gestion budgétaire, les fonds budgétaires, les bâtiments scolaires, l'enseignement et la promotion de la santé» (Doc. parl., C.C.F., 1997-1998, nr. 247-1, blz. 17), waarin wordt verwezen naar voormeld advies 27.394/2; advies 29.645/2, gegeven op 17 november 1999 over een voorontwerp van programmadecreet «portant diverses mesures concernant les fonds budgétaires, l'enseignement, l'enfance et les fonds structurels» (Doc. parl., C.C.F., zitting 1999-2000, nr. 32-1); advies 30.037/2, gegeven op 24 mei 2000 over een voorontwerp van decreet «portant assentiment de l'accord de coopération du 21 mars 2000 entre la Communauté française et la Région wallonne portant sur le refinancement de la Communauté française par la Région wallonne pour un montant de 900 millions de francs par la coopération dans le cadre de politiques croisées, sur la détermination des modalités de décision dans le cadre des programmes afférents aux Fonds structurels européens et sur le développement des entreprises culturelles» (Doc. parl., C.C.F., zitting 1999-2000, nr. 95/1).

⁽⁶⁾ Arbitragehof, 3 oktober 1996, nr. 54/96, overw. B.5.; RvS, afdeling wetgeving, advies 31.341/VR, gegeven op 28 februari 2001, over een ontwerp van wet «tot wijziging van de wet van 30 maart 1995 betreffende de netten voor distributie voor omroepuitzendingen en de uitoefening van televisieomroepactiviteiten in het tweetalig gebied Brussel-Hoofdstad» (Kamer, Gedr. St., nr. 50-0774/10).

⁽⁷⁾ RvS, voormeld advies 31.341/VR.

⁽⁸⁾ Ibidem.

⁽⁵⁾ Avis 26.248/1, donné le 1er avril 1997 sur un avant projet de loi «créant un programme de mise à disposition de chercheurs scientifiques au bénéfice des établissements d'enseignement universitaire et des établissements scientifiques fédéraux» (Doc. parl., Chambre, 1996 1997, n° 1022/1). Cet avis renvoie notamment à des avis du 25 janvier 1984 (Doc. parl., Chambre, 834 (1983/1984), n°1, pp. 27-29 et 42-46; ibidem, 834 (1983-1984), n° 10) et du 13 octobre 1992 (Doc. parl., Sénat, 5261 (1992-1993), pp. 158-159). Voyez aussi l'avis 27.394/2, donné le 30 mars 1998, sur un avant projet de décret «visant à assurer à tous les élèves des chances égales d'émancipation sociale, notamment par la mise en oeuvre de discriminations positives» (Doc. parl., C.C.F., session 1997-1998, n°2351); l'avis 27.777/2 du 28 mai 1998 sur un projet de décret «autorisant le ministre qui a le Budget dans ses attributions à présenter au Parlement de la Communauté française le projet de décret programme portant diverses mesures concernant la gestion budgétaire, les fonds budgétaires, les bâtiments scolaires, l'enseignement et la promotion de la santé» (Doc. parl., C.C.F., 1997-1998, n° 2471, p. 17), qui renvoie à l'avis 27.394/2 précité; l'avis 29.645/2, donné le 17 novembre 1999 sur un avant-projet de décret programme «portant diverses mesures concernant les fonds budgétaires, l'enseignement, l'enfance et les fonds structurels» (Doc. parl., C.C.F., session 1999-2000, n° 321); l'avis 30.037/2, donné le 24 mai 2000 sur un avant-projet de décret «portant assentiment de l'accord de coopération du 21 mars 2000 entre la Communauté française et la Région wallonne portant sur le refinancement de la Communauté française par la Région wallonne pour un montant de 900 millions de francs par la coopération dans le cadre de politiques croisées, sur la détermination des modalités de décision dans le cadre des programmes afférents aux Fonds structurels européens et sur le développement des entreprises culturelles» (Doc. parl., C.C.F., session 1999/2000, n° 95/1).

⁽⁶⁾ Cour d'arbitrage, 3 octobre 1996, n° 54/96, cons. B.5.; C.E., section de législation, avis 31.341/VR, donné le 28 février 2001, sur un projet de loi «modifiant la loi du 30 mars 1995 concernant les réseaux de distribution d'émissions de radiodiffusion et l'exercice d'activités de radiodiffusion dans la région bilingue de Bruxelles-Capitale» (Chambre, Doc. parl., n° 50-0774/10).

⁽⁷⁾ C.E., avis précité 31.341/VR.

⁽⁸⁾ Ibidem.

3. De Gewesten van hun kant beschikken over bevoegdheden waarin weliswaar het spoorvervoer niet is begrepen, doch die een weerslag kunnen hebben op de organisatie ervan; bij wijze van voorbeeld kunnen onder meer de ruimtelijke ordening⁽⁹⁾, het leefmilieu⁽¹⁰⁾, de landinrichting en het natuurbehoud⁽¹¹⁾ of hun andere bevoegdheden inzake vervoer⁽¹²⁾ worden aangehaald.

Op grond van de laatstgenoemde bevoegdheden, vooral die betreffende het gemeenschappelijk stads- en streekvervoer, waarvan zoeven sprake was, kunnen de Gewesten er overigens toe komen overleg te plegen met de federale overheid, inzonderheid voor de coördinatie en de promotie van het openbaar vervoer, zoals voorgeschreven is in artikel 6, § 3bis, 3°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen. In de memorie van toelichting van het wetsontwerp dat geleid heeft tot de bijzondere wet van 8 augustus 1988, waarbij in de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen een artikel 6, § 1, X, 8°, wordt ingevoegd, staat in dit verband overigens het volgende te lezen: «Met het oog op de bevordering van het openbaar vervoer, het rationaliseren van de exploitatie en de vrijwaring van de belangen van de gebruikers, is een intensieve samenwerking tussen de maatschappijen voor openbaar vervoer, met inbegrip van de Spoorwegen, van essentiële betekenis»⁽¹³⁾. In diezelfde memorie van toelichting staat, in verband met de bepaling houdende invoering, in de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, van een artikel 6, § 3bis, 3°, betreffende het overleg tussen de federale overheid en de Gewesten, dat «in dit overleg zal gestreefd worden naar een consensus, die kan uitmonden in een samenwerkingsakkoord bedoeld in artikel 92bis nieuw»⁽¹⁴⁾.

4. Zoals de bijzondere wetgever zelf heeft bepaald - hetgeen zo-even is uiteengezet - kan die bevoegdheidsverdeling inzake openbaar vervoer het aldus opportuun maken een samenwerkingsakkoord te sluiten op grond van artikel 92bis van de voormelde bijzondere wet van 8 augustus 1980, welk artikel bepaalt dat zulke akkoorden «onder meer betrekking (kunnen) hebben op de gezamenlijke oprichting en het gezamenlijk beheer van gemeenschappelijke diensten en instellingen, op het gezamenlijk uitoefenen van eigen bevoegdheden, of op de gemeenschappelijke ontwikkeling van initiatieven».

In zijn arrest nr. 17/94 van 3 maart 1994 heeft het Arbitragehof evenwel op het volgende gewezen:

«Hoewel elke vorm van samenwerking onvermijdelijk een beperking van de autonomie van de betrokken overheden impliceert, mag het sluiten van een samenwerkingsakkoord waarin voormeld artikel 92bis [van de bijzondere wet] voorziet, niet een uitwisseling, een afstand of een teruggave van bevoegdheden tot gevolg hebben; dit ware een schending van de door of kracht

3. Quant aux Régions, elles disposent de compétences qui, si elles n'incluent pas le transport ferroviaire, peuvent avoir des incidences sur l'organisation de celui-ci; à titre d'exemple, on peut citer notamment l'aménagement du territoire⁽⁹⁾, l'environnement⁽¹⁰⁾, la rénovation rurale et la conservation de la nature⁽¹¹⁾, ou leurs autres compétences en matière de transport⁽¹²⁾.

Ces dernières compétences, spécialement en ce qui concerne le transport en commun urbain et vicinal, rappelées plus haut, peuvent par ailleurs impliquer qu'elles se concertent avec l'autorité fédérale, notamment pour coordonner et promouvoir le transport public, ainsi que le prescrit l'article 6, § 3bis, 3°, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles. L'exposé des motifs du projet de loi destiné à aboutir à la loi spéciale du 8 août 1988, qui a inséré l'article 6, § 1^{er}, X, 8°, dans la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, énonce par ailleurs à cet égard qu'«en vue de promouvoir le transport public, de rationaliser l'exploitation et de sauvegarder les intérêts des utilisateurs, une collaboration intensive entre les sociétés de transport public y compris les Chemins de fer est essentielle»⁽¹³⁾. Ce même exposé des motifs annonce, au sujet cette fois de la disposition insérant l'article 6, § 3bis, 3°, dans la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, qui concerne la concertation entre l'autorité fédérale et les Régions, que, «lors de [cette concertation], on s'efforcera de rechercher un consensus pouvant conduire à un accord de coopération tel que prévu au nouvel article 92bis»⁽¹⁴⁾.

4. Ainsi, comme le législateur spécial - on vient de le voir - l'avait lui-même prévu, cette répartition des compétences en matière de transport en commun peut rendre opportune la conclusion d'un accord de coopération sur la base de l'article 92bis de la loi spéciale du 8 août 1980 précitée, qui prévoit que ce type d'accords peut porter «notamment sur la création et la gestion conjointes de services et institutions communs, sur l'exercice conjoint de compétences propres, ou sur le développement d'initiatives en commun».

Toutefois, comme l'indique l'arrêt n° 17/94 du 3 mars 1994 de la Cour d'arbitrage:

«Bien que toute forme de coopération implique inévitablement une limitation de l'autonomie des autorités concernées, la conclusion d'un accord de coopération prévu par l'article 92bis [de la loi spéciale] ne peut entraîner un échange, un abandon ou une restitution de compétence; il s'agirait là d'une violation des règles établies par la Constitution ou en vertu de

⁽⁹⁾ Art. 6, § 1, I, van de bijzondere wet.

⁽¹⁰⁾ Art. 6, § 1, II, van de bijzondere wet.

⁽¹¹⁾ Art. 6, § 1, III, van de bijzondere wet.

⁽¹²⁾ Art. 6, § 1, X, van de bijzondere wet.

⁽¹³⁾ Loc. cit., blz. 16.

⁽¹⁴⁾ Loc. cit., blz. 21.

⁽⁹⁾ Art. 6, § 1^{er}, I, de la loi spéciale.

⁽¹⁰⁾ Art. 6, § 1^{er}, II, de la loi spéciale.

⁽¹¹⁾ Art. 6, § 1^{er}, III, de la loi spéciale.

⁽¹²⁾ Art. 6, § 1^{er}, X, de la loi spéciale.

⁽¹³⁾ Loc. cit., p. 16.

⁽¹⁴⁾ Loc. cit., p. 21.

tens de Grondwet bepaalde regels voor het vaststellen van de onderscheiden bevoegdheid van de Staat, de Gemeenschap-pen en de Gewesten» ⁽¹⁵⁾.

Bijgevolg vloeit uit artikel 92*bis* van de bijzondere wet, zoals dat artikel door het Arbitragehof wordt uitgelegd, voort dat elke overheid eerst een samenwerkingsakkoord kan sluiten als ze eigen bevoegdheden aanwendt en dat geen enkele overheid de andere partij of andere partijen bij het akkoord de bevoegdheid mag laten om zonder haar medewerking of zonder hun mede-werking de beslissingen te nemen die de uitvoering van dat akkoord met zich brengt.

Aan de partijen bij het samenwerkingsakkoord wordt een grote handelingsvrijheid gelaten. Die handelingsvrijheid is even-wel niet onbeperkt, aangezien zij de hogere rechtsregels moe-ten naleven en inzonderheid de grondwettelijke en wettelijke regels betreffende de bevoegdheidsverdeling.

5. Bijgevolg kunnen de Gewesten er door middel van het voorliggende samenwerkingsakkoord niet toe gemachtigd wor-den het investeringsplan van de NMBS te wijzigen of goed te keuren, aangezien dat plan, doordat het uitgaat van die onder-neming, die actief is in de sector van het vervoer per spoor, alleen onder de federale overheid ressorteert ⁽¹⁶⁾. Met artikel 4 van het akkoord en inzonderheid met de tweede en derde zin van het eerste lid ⁽¹⁷⁾, worden de bevoegdheden van de Ge-westen dus overschreden.

6. Doordat alleen de federale overheid bevoegd is om de NMBS te financieren, kan het samenwerkingsakkoord, zoals artikel 14 ervan bepaalt, de Gewesten niet machtigen om te zorgen voor de «prefinanciering» van deze maatschappij, in zoverre er sprake is van werken of investeringen die betrek-king hebben op het vervoer per spoor. Zoals artikel 14 gesteld is, namelijk dat de NMBS een lening aangaat die op het einde van de procedure wordt terugbetaald door de federale Staat, moet het zo verstaan worden dat het alleen betrekking heeft op de uitoefening van federale bevoegdheden, wat niet kan wor-den uitgevoerd met financiële middelen van de Gewesten.

⁽¹⁵⁾ Overw. B.5.3. Zie ook, inzonderheid de voormelde adviezen 30.037/2 van 24 mei 2000 en 31.341/VR van 28 februari 2001 van de afde-ling wetgeving van de Raad van State.

⁽¹⁶⁾ Binnen de korte tijd die aan hem toegemeten is, heeft de Raad van State zich niet kunnen buigen over de vraag, die losstaat van die betreffende de verdeling van de bevoegdheden tussen de federale Staat en de Gewesten, of de federale Staat in het raam van zijn bevoegdheden door middel van het voorliggende samenwerkings-akkoord en de onderzochte goedkeuringswet rechtens kan overgaan tot zulk een wijziging en zulk een goedkeuring, inzonderheid gelet op de specifieke juridische aard van die instrumenten, de huidige stand van de organieke autonomie van de NMBS en zelfs van het statuut van die onderneming, zoals die voortspuit uit het thans bij het bu-reau van de Kamer van volksvertegenwoordigers ingediende ont-werp van wet tot wijziging van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven. Die vraag rijst eveneens voor andere bepalingen van het samenwerkings-akkoord, inzonderheid voor artikel 13, waarin sprake is van een «op-dracht» vanwege de federale overheid, en voor artikel 15, waarbij de NMBS ertoe wordt verplicht onderhandelingen te voeren betreffende de cofinanciering van werken.

⁽¹⁷⁾ De Nederlandse en de Franse tekst van artikel 4 verschillen van elkaar op het stuk van de wetgevingstechniek. De Nederlandse tekst is in twee leden ingedeeld, de Franse in drie leden.

celle ci pour déter-miner les compétences respectives de l'Etat fédéral, des Communautés et des Régions» ⁽¹⁵⁾.

Il résulte dès lors de l'article 92*bis* de la loi spéciale, tel qu'il est interpré-té par la Cour d'arbitrage, d'une part que chaque autorité ne peut conclure un accord de coopération que si elle met en oeuvre des compétences propres et, d'autre part, qu'elle ne peut abandonner à l'autre partie ou aux autres parties à l'ac-cord le pouvoir de prendre, sans sa participation ou leur partici-pation, les décisions qu'implique la mise en oeu-vre de cet ac-cord.

La liberté d'action qui est laissée aux partenaires de l'ac-cord de coopéra-tion est grande. Elle n'est pas absolue, pour-tant, puisqu'ils sont tenus de respecter les normes supérieures et notamment les règles constitutionnelles et légales de réparti-tion des compétences.

5. En conséquence, les Régions ne peuvent, par l'intermé-diaire de l'accord de coopération examiné, modifier ou approu-ver le plan d'investissement de la S.N.C.B., qui, dès lors qu'il émane de cette dernière entreprise dans le secteur du trans-port par rail, relève de la seule autorité fédérale ⁽¹⁶⁾. L'article 4 de l'accord, spéciale-ment la deuxième phrase de son alinéa pre-mier et son alinéa 2 ⁽¹⁷⁾, excède donc les compéten-ces régio-nales.

6. De même, le financement de la S.N.C.B. appartenant à la seule autori-té fédérale, l'accord de coopération ne peut, comme il le fait en son article 14, habiliter les Régions à assurer le «pré-financement» de cette société, en ce qu'il vise des travaux ou des investissements relevant du transport par rail. Tel qu'il est rédigé, l'article 14, en prévoyant un emprunt de la S.N.C.B., remboursé en fin de procédure par l'Etat fédéral, doit être com-pris comme ne visant que l'exercice de compétences fédéra-les, ce qui ne peut être mis en oeuvre par des moyens finan-ciers propres aux Régions.

⁽¹⁵⁾ Cons. B.5.3. Voy. aussi, not., les avis précités 30.037/2, du 24 mai 2000, et 31.341/VR, du 28 février 2001, de la section de législation du Conseil d'Etat.

⁽¹⁶⁾ Dans le bref délai qui lui a été imparti, le Conseil d'Etat n'a pu se pencher sur la question, distincte de celle de la répartition des compétences entre l'Etat fédéral et les Régions, de savoir si, dans le cadre de ses compétences, l'Etat fédéral pouvait valablement, par l'accord de coopération et la loi d'assentiment examinés, procéder à de pareilles modification et approbation, compte tenu notamment de la spécificité juridique de ces instruments, de l'état actuel de l'autonomie organique de la S.N.C.B., voire du statut de cette dernière entreprise tel qu'il résulte du projet de loi actuellement déposé sur le bureau de la Chambre des représentants portant modification de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques. Cette question se pose également en ce qui concerne d'autres dispositions de l'accord de coopération, notamment l'article 13 qui vise une «instruction» donnée par le Gouvernement fédéral et l'article 15 qui charge la S.N.C.B. de négocier le cofinancement de travaux.

⁽¹⁷⁾ Il y a une discordance légistique entre les versions française et néerlandaise de l'article 4, qui se présente en trois alinéas dans la version française et en deux alinéas dans la version néerlandaise.

Meer bepaald is de in artikel 14 genoemde omstandigheid dat voor bepaalde infrastructuur «verschillende administratieve toelatingen en vergunningen (vereist zijn) volgens de verschillende reglementeringen die onder (...) [de] bevoegdheid [van de Gewesten] vallen» niet voldoende opdat de financiering daarvan, al was het gedeeltelijk, aan de Gewesten kan worden toevertrouwd, aangezien deze alleen activiteiten kunnen financieren die rechtstreeks onder hun bevoegdheid vallen. De verwijzing in dezelfde bepaling naar het gewestelijk belang vormt evenmin een grondslag voor de gewestelijke bevoegdheid : in de regeling waarbij de bevoegdheden worden verdeeld over de Staat, de Gemeenschappen en de Gewesten is het begrip, belang van de Gemeenschap of van het Gewest als criterium om de bevoegdheden van de deelentiteiten te bepalen, immers verworpen ten voordele van een regeling waarbij aan laatstgenoemde entiteiten aangelegenheden worden toegewezen die hieraan uitdrukkelijk zijn overgedragen.

In het samenwerkingsakkoord kunnen de Gewesten evenmin gemachtigd worden, zoals geschiedt in artikel 15, deel te nemen in de financiering van «werken betreffende de grote spoorweginvesteringen»; naar de letter beschouwd wekt laatstgenoemde uitdrukking de indruk dat het gaat om werkzaamheden die uitsluitend het spoorwegvervoer dienen, dat, zoals reeds eerder is opgemerkt, uitsluitend tot de bevoegdheid van de federale overheid behoort. Dat het geld van de Gewesten komt, kan overigens de gewestelijke bevoegdheid terzake niet wettigen.

7. De regelingen inzake «prefinanciering» en «cofinanciering» door de Gewesten, waarin de artikelen 14 en 15 voorzien, zouden pas aanvaardbaar zijn indien ze, onder het geheel van de initiatieven die in federale en gewestelijke materies in verband met het openbaar vervoer genomen moeten worden, betrekking zouden hebben op werkzaamheden en investeringen die specifiek tot de bevoegdheden van de Gewesten behoren, zoals bijvoorbeeld de aanleg van wegen of van parkeerplaatsen aan een station of een spoorweg, of nog de uitbouw van het stads- of buurtvervoer in samenwerking met de spoorwegen. De federale Staat blijft gehouden te zorgen voor zijn aandeel in de financiering van de initiatieven die onder zijn bevoegdheden vallen, inzonderheid wat de spoorwegen betreft. Het is meer bepaald onder die voorwaarden dat «het gezamenlijk uitoefenen van eigen bevoegdheden» in de zin van artikel 92bis van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen mogelijk is.

De financiering van de gewestelijke werkzaamheden moet dan in zijn geheel door de Gewesten worden verzorgd; die financiering kan niet, zelfs niet gedeeltelijk, ten laste worden genomen door de federale overheid, zoals bepaald in artikel 14 van het onderzochte akkoord.

Wat artikel 15 betreft, zou de uitdrukking «werken betreffende de grote spoorweginvesteringen» verduidelijkt moeten worden zodat beter wordt aangegeven dat het zowel om gewestelijke als om federale investeringen gaat, zoals die tot hun respectieve bevoegdheden behoren.

*
* *

⁽¹⁸⁾ geen voetnoot

Plus spécialement, la circonstance, visée à l'article 14, selon laquelle des infrastructures nécessitent des «permis et autorisations ressortant ⁽¹⁸⁾ de [leurs] compétences» ne suffit pas à autoriser leur financement, même partiel, par les Régions, celles-ci ne pouvant assurer le financement que des activités relevant de leur compétence di-recte. La référence, contenue dans la même disposition, à l'intérêt régional, ne peut davantage fonder la compétence régionale : le système de répartition des compétences entre l'Etat, les Communautés et les Régions a en effet écarté la notion de l'intérêt communautaire ou régional comme critère de détermination des compétences des entités fédérées, au profit d'un mécanisme d'attribution de matières expressément transférées à ces dernières.

L'accord de coopération ne peut davantage, comme il le fait en son article 15, autoriser les Régions à participer au financement de «travaux relatifs à de grands investissements ferroviaires»; cette dernière expression, prise à la lettre, laisse en effet à penser qu'il s'agit de travaux exclusivement affectés au transport par rail qui, comme il a été rappelé plus haut, relèvent de la seule autorité fédérale. Au demeurant, l'origine régionale des fonds ne saurait fonder la compétence régionale en la matière.

7. Les mécanismes de «préfinancement» et de «cofinancement» régionaux prévus par les articles 14 et 15 ne seraient admissibles que s'ils portaient, parmi l'ensemble des initiatives à prendre dans des matières fédérales et régionales en rapport avec le transport en commun, sur des travaux et des investissements relevant spécifiquement de la compétence régionale, comme par exemple l'aménagement de routes ou de parkings de dissuasion aux abords de gares ou de voies ferrées ou encore le développement du transport urbain ou vicinal en coordination avec le chemin de fer. L'Etat fédéral reste tenu d'assurer sa part dans le financement des initiatives relevant de ses compétences, spécialement en matière ferroviaire. C'est notamment dans ces conditions qu'est rendu possible «l'exercice conjoint de compétences propres» au sens de l'article 92bis de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles.

Le financement des travaux régionaux doit alors être assuré par les Régions de manière complète; il ne peut être pris en charge, même partiellement, par l'autorité fédérale, comme le prescrit l'article 14 de l'accord examiné.

En ce qui concerne l'article 15, l'expression «travaux relatifs à de grands investissements ferroviaires» devrait être éclaircie afin de mieux indiquer qu'ils englobent des investissements régionaux et des investissements fédéraux, tels qu'ils résultent de leurs compétences respectives.

*
* *

⁽¹⁸⁾ Il faut lire «ressortissant».

8. Het besluit is dan ook dat het onderzochte samenwerkingsakkoord moet worden herzien, in deze zin dat de bepalingen waarbij de Gewesten instemmen met regelingen die uitsluitend tot de bevoegdheid van de federale Staat inzake spoorwegvervoer behoren, daaruit worden weggelaten, en de cofinanciering door de Gewesten van die aspecten van de betrokken aangelegenheden die onder hun bevoegdheden vallen, beter wordt afgebakend.

De verenigde kamers waren samengesteld uit

de Heer

W. Deroover, eerste voorzitter van de Raad van State,
voorzitter,

Mevrouw

M.-L. Willot-Thomas, kamervoorzitter,

de Heren

D. Albrecht,
P. Liénardy,
J. Smets,
P. Vandernoot, staatsraden,

F. Delpérée,
H. Cousy,
A. Spruyt,
B. Glansdorff, assessoren van de
afdeling wetgeving,

Mevrouwen

F. Lievens,
C. Gigot, griffiers.

De verslagen werden uitgebracht door de HH. A. Lefebvre en J. Van Nieuwenhove, auditeurs. De nota's van het Coördinatiebureau werden opgesteld en toegelicht door de H. J. Drijkoningen, eerste referendaris, en Mevr. V. Franck, adjunct referendaris.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst werd nagezien onder toezicht van de H. P. Liénardy.

De griffier,

F. LIEVENS

De voorzitter,

W. DEROOVER

8. En conclusion, l'accord de coopération examiné doit être revu pour en omettre les dispositions par lesquelles les Régions émettent leur accord à des instruments relevant de la seule compétence fédérale en matière de transport ferroviaire et pour mieux limiter leur participation au financement des aspects des matières envisagées qui relèvent de leurs compétences.

Les chambres réunies étaient composées de

Monsieur

W. Deroover, premier président du Conseil d'Etat,

Madame

M.-L. Willot-Thomas, président de chambre,

Messieurs

D. Albrecht,
P. Liénardy, conseillers d'Etat,
J. Smets,
P. Vandernoot,

F. Delpérée,
H. Cousy,
A. Spruyt,
B. Glansdorff, assesseurs de la
section de législation,

Mesdames

F. Lievens,
C. Gigot, greffiers,

Les rapports ont été présentés par MM. A. Lefebvre et J. Van Nieuwenhove, auditeurs. Les notes du bureau de coordination ont été rédigées et exposées par M. J. Drijkoningen, premier référendaire, et Mme V. Franck, référendaire adjoint.

La concordance entre la version française et la version néerlandaise a été vérifiée sous le contrôle de M. P. Liénardy.

Le greffier,

F. LIEVENS

Le président,

W. DEROOVER

WETSONTWERP

ALBERT, KONING DER BELGEN,

Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen,

ONZE GROET.

Op de voordracht van Onze Minister van Mobiliteit en Vervoer en op het advies van onze in Raad vergaderde Ministers, Onze Minister van Mobiliteit en Vervoer wordt belast het wetsontwerp, waarvan de tekst volgt, in Onze Naam, aan de Wetgevende Kamers voor te leggen en bij de Kamer van Volksvertegenwoordigers in te dienen :

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ :

Artikel 1

Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 77 van de Grondwet.

Art. 2

Instemming wordt betuigd met het samenwerkingsakkoord van 11 oktober 2001 tussen de federale Staat, het Vlaams, het Waals en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest betreffende het meerjarig investeringsplan 2001-2012 van de NMBS in bijlage.

Gegeven te Brussel, 23 oktober 2001

ALBERT

VAN KONINGSWEGE

De Minister van Mobiliteit en Vervoer,

Isabelle DURANT

Bijlage-Samenwerkingsakkoord tussen de federale Staat, het Vlaams, het Waals en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest betreffende het meerjarig investeringsplan 2001-2012 van de NMBS.

PROJET DE LOI

ALBERT, ROI DES BELGES,

A tous, présents et à venir,

SALUT.

Sur la proposition de Notre Ministre de la Mobilité et des Transports et de l'avis de Nos Ministres qui en ont délibéré en Conseil, Notre Ministre de la Mobilité et des Transports est chargé de présenter, en notre Nom, aux Chambres législatives et de déposer à la Chambre des Représentants le projet de loi dont la teneur suit :

NOUS AVONS ARRETE ET ARRETONS:

Article 1^{er}

La présente loi règle une matière visée à l'article 77 de la Constitution.

Art. 2

Il est porté assentiment à l'accord de coopération du 11 octobre 2001 entre l'Etat fédéral, les Régions flamande, wallonne et de Bruxelles-Capitale relatif au plan d'investissement pluriannuel 2001-2012 de la S.N.C.B. repris en annexe.

Donné à Bruxelles, le 23 octobre 2001

ALBERT

PAR LE ROI

La ministre de la Mobilité et des Transports

Isabelle DURANT

Annexe-Accord de coopération entre l'Etat fédéral, les Régions flamande et wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale relatif au plan d'investissement pluriannuel 2001-2012 de la S.N.C.B.

Samenwerkingsakkoord en
bijlagen

Accord de coopération et
annexes

**SAMENWERKINGSAKKOORD TUSSEN DE STAAT,
HET VLAAMS GEWEST, HET WAALS GEWEST EN
HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST MET
BETREKKING TOT HET MEERJARIG
INVESTERINGSPLAN VOOR 2001-2012 VAN DE
N.M.B.S.**

Gelet op artikel 39 van de Grondwet ;

Gelet op de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, gewijzigd door de bijzondere wet van 8 augustus 1988 tot hervorming der instellingen en de bijzondere wet van 16 juli 1993 tot hervorming der instellingen ;

Gelet op de bijzondere wet van 12 januari 1989 met betrekking tot de Brusselse Instellingen, inzonderheid op artikel 42 ;

Gelet op het «Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen» van het Vlaams Gewest ;

Gelet op het «Schéma de Développement de l'Espace régional» van het Waals Gewest ;

Gelet op het «Gewestelijk Ontwikkelingsplan» van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest ;

Gelet op de prioriteiten die de federale Regering vastlegde op 17 oktober 2000 ;

Gelet op de beslissing die de federale Ministerraad nam op 30 maart 2001 met betrekking tot het syntheserapport van de werkgroep N.M.B.S. ;

Overwegende dat de aanwezige partijen vastbesloten zijn een aanbod voor het treinvervoer in te stellen dat aantrekkelijk is in vergelijking met het wegvervoer, om de overstap van transportmodus te waarborgen die de spoorwegen in staat moet stellen 50% meer personen en goederen te vervoeren tegen het jaar 2012 ;

Overwegende dat het om het aanbod voor het treinvervoer tot stand te brengen essentieel is de investeringen te plannen en te verwezenlijken over een periode van twaalf jaar ;

Overwegende dat het OESO-rapport «Onderzoek van de milieuprestaties van België» stelt dat de Belgische cijfers m.b.t. het verkeer per inwoner per BBP-eenheid bij de hoogste zijn binnen de OESO;

**ACCORD DE COOPÉRATION ENTRE L'ETAT, LA
RÉGION FLAMANDE, LA RÉGION WALLONNE ET
LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE RELATIF
AU PLAN D'INVESTISSEMENT PLURIANNUEL
2001-2012 DE LA S.N.C.B.**

Vu l'article 39 de la Constitution ;

Vu la loi spéciale du 8 août 1980 de réforme institutionnelle, modifiée par la loi spéciale du 8 août 1988 de réforme institutionnelle et la loi spéciale du 16 juillet 1993 de réforme institutionnelle ;

Vu la loi spéciale du 12 janvier 1989 relative aux Institutions bruxelloises, notamment l'article 42 ;

Vu le «Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen» de la Région flamande ;

Vu le «Schéma de Développement de l'Espace régional» de la Région wallonne ;

Vu le «Plan régional de Développement» de la Région de Bruxelles-Capitale ;

Vu les priorités fixées par le Gouvernement fédéral le 17 octobre 2000 ;

Vu la décision du Conseil des Ministres fédéral du 30 mars 2001 relatif au rapport de synthèse du groupe de travail S.N.C.B. ;

Considérant que les parties en présence sont déterminées à mettre en place une offre de transport ferroviaire qui soit attractive par rapport au transport routier, en vue d'assurer un transfert modal qui doit permettre au chemin de fer de transporter 50% de personnes et de marchandises en plus à l'horizon 2012 ;

Considérant que, pour mettre en oeuvre l'offre de transport ferroviaire, il est essentiel de fixer et de s'engager sur la planification et la réalisation des investissements sur une période de douze ans ;

Considérant que le rapport de l'OCDE « Examen des performances environnementales pour la Belgique » relève qu'en Belgique, les chiffres du trafic par habitant par unité de PIB sont parmi les plus élevés de l'OCDE ;

Overwegende dat, in de mate dat het meerjarig investeringsplan streeft naar een overstap van transportmodus, het tevens meewerkt aan de doelstelling m.b.t. de vermindering van de gasen met broeikas effect die België zich heeft opgelegd bij de bekrachtiging van het akkoord van Kyoto in 1997 (verlaging van de uitstoot van gasen met een broeikas effect met 7,5% in 2008-2012 t.o.v. 1990) en dat hetzelfde geldt voor de verklaring van Rio van 14 juni 1992 over het leefmilieu en de ontwikkeling ;

Overwegende dat het federaal plan voor duurzame ontwikkeling 2001-2004, goedgekeurd bij koninklijk besluit van 19 september 2000 bij toepassing van de wet van 5 mei 1997 op de coördinatie van het federaal beleid inzake duurzame ontwikkeling, de overstap van transportmodus als een noodzakelijke voorwaarde voor een duurzame ontwikkeling beschouwt ;

Gelet op het GEN-project dat werd goedgekeurd door de federale regering op 20 april 2001 ;

Overwegende dat dit akkoord betrekking heeft op de wederzijdse verbintenissen van de partijen om de verwezenlijking van de spoorweginfrastructuurwerken mogelijk te maken en hun opvolging door een ad hoc orgaan ;

Overwegende dat de partijen zich ertoe verbinden samen te werken en de nodige middelen aan te wenden om:

- in te staan voor de verstrekking van de verschillende toelatingen en vergunningen die vereist zijn volgens de verschillende reglementeringen die onder hun respectievelijke bevoegdheid vallen om de verwezenlijking van de werken volgens de in het investeringsplan voorgestelde plannings mogelijk te maken,
- de prefinanciering van bepaalde projecten te waarborgen waarvoor de partijen wensen vooruit te lopen op de plannings die voorzien zijn in het meerjarig investeringsplan ;

Overwegende dat het Overlegcomité bedoeld in artikel 31 van de gewone wet van 9 augustus 1980 tot hervorming der instellingen in het kader van de uitvoering van huidig akkoord overeenkomstig artikel 33 van genoemde wet volgens de consensusprocedure beslist.

De Staat, vertegenwoordigd door de heer Guy Verhofstadt, Eerste Minister van de federale Regering en door mevrouw Isabelle Durant, Vice-Eerste Minister van de federale regering, belast met Mobiliteit en Vervoer ;

Considérant qu'en ce qu'il poursuit un objectif de transfert modal, le plan pluriannuel d'investissement s'inscrit dans l'objectif de diminution des gaz à effet de serre que la Belgique s'est fixé en ratifiant l'accord de Kyoto en 1997 (réduction des émissions de gaz à effet de serre de 7,5% en 2008-2012 par rapport à 1990) et qu'il en va de même de la déclaration de Rio du 14 juin 1992, sur l'environnement et le développement ;

Considérant le plan fédéral de développement durable 2001-2004, approuvé par arrêté royal du 19 septembre 2000 en application de la loi du 5 mai 1997 relative à la coordination de la politique fédérale de développement durable, en ce que ce plan considère le transfert modal comme essentiel à un développement durable ;

Considérant le projet RER tel qu'approuvé par le Gouvernement fédéral le 20 avril 2001 ;

Attendu que le présent accord a pour objet les engagements mutuels des parties afin de permettre la réalisation des travaux d'infrastructures ferroviaires et leur suivi par un organe ad hoc ;

Attendu que les parties s'engagent à coopérer et mettre en œuvre les moyens nécessaires pour:

- assurer la délivrance des différentes autorisations et permis requis selon les différentes réglementations ressortant de leurs compétences respectives afin de permettre la réalisation des travaux selon les plannings présentés dans le plan d'investissement,
- assurer le préfinancement de certains projets que les parties souhaitent anticiper par rapport aux plannings prévus par le plan pluriannuel d'investissement ;

Attendu que le Comité de Concertation visé à l'article 31 de la loi ordinaire de réformes institutionnelles du 9 août 1980, statue dans le cadre de l'exécution du présent accord conformément à l'article 33 selon la procédure du consensus ;

L'Etat fédéral représenté par Monsieur Guy Verhofstadt, Premier Ministre du Gouvernement fédéral et par Madame Isabelle Durant, Vice-Première Ministre du Gouvernement fédéral chargée de la Mobilité et des Transports ;

Het Vlaams Gewest, vertegenwoordigd door de heer Patrick Dewael, Minister-President van de Vlaamse Regering, belast met Financiën, Begroting, Buitenlands Beleid en Europese Aangelegenheden, door de heer Steve Stevaert, Minister Vice-President van de Vlaamse Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Energie en door de heer Dirk Van Mechelen, Vlaams Minister belast met Begroting en Financiën, Ruimtelijke Ordening en Media ;

Het Waals Gewest, vertegenwoordigd door de heer Jean-Claude Van Cauwenberghe, Minister-President van de Regering van het Waals Gewest, belast met de Internationale Betrekkingen, de heer José Daras, Minister van het Waals Gewest, belast met Vervoer, Mobiliteit en Energie en door de heer Michel Foret, Minister van het Waals Gewest, belast met Ruimtelijke Ordening, Stedenbouw en Leefmilieu ;

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, vertegenwoordigd door de heer François-Xavier de Donnea, Minister-President van de Regering van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met de Plaatselijke Besturen, Ruimtelijke Ordening, Monumenten en Landschappen, Stadsvernieuwing en Wettenschappelijk Onderzoek, door de heer Jos Chabert, Minister van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Openbare Werken, Vervoer, Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp, door de heer Robert Delathouwer, Staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Mobiliteit, Ambtenarenzaken, Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp en door de heer Willem Draps, Staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Ruimtelijke Ordening, Stadsvernieuwing, Monumenten en Landschappen en Bezoldigd Vervoer van Personen ;

Gezamenlijk hun eigen bevoegdheden uitoefenend, komen overeen wat volgt :

HOOFDSTUK I

Algemene bepalingen

Art.1

Dit akkoord wordt gesloten zonder afbreuk te doen aan de bevoegdheidsverdeling tussen de partijen zoals bepaald door de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, gewijzigd door de bijzondere wet van 8 augustus 1988 tot hervorming der instellingen en de bijzondere wet van 16 juli 1993 tot hervorming der instellingen.

La Région flamande, représentée par le Gouvernement flamand, en la personne de son Ministre-Président, Monsieur Patrick Dewael, chargé des Finances, du Budget, de la Politique extérieure et des Affaires européennes, par Monsieur Steve Stevaert, Ministre Vice-Président du Gouvernement flamand chargé de la Mobilité, des Travaux publics et de l'Energie et par Monsieur Dirk Van Mechelen, Ministre flamand chargé du Budget et des Finances, de l'Aménagement du Territoire et des Media ;

La Région wallonne, représentée par son Gouvernement, en la personne de son Ministre-Président, Monsieur Jean-Claude Van Cauwenberghe, Ministre-Président du Gouvernement de la Région wallonne chargé des Relations internationales, Monsieur José Daras, Ministre de la Région wallonne chargé des Transports, de la Mobilité et de l'Energie et par Monsieur Michel Foret, Ministre de la Région wallonne chargé de l'Aménagement du Territoire, de l'Urbanisme et de l'Environnement ;

La Région de Bruxelles-Capitale, représentée par son Gouvernement, en la personne de son Ministre-Président, Monsieur François-Xavier de Donnea, chargé des Pouvoirs locaux, de l'Aménagement du territoire, des Monuments et Sites, de la Rénovation urbaine et de la Recherche scientifique, par Monsieur Jos Chabert, Ministre de la Région de Bruxelles-Capitale chargé des Travaux publics, des Transports, de la Lutte contre l'incendie et de l'Aide médicale urgente, par Monsieur Robert Delathouwer, Secrétaire d'Etat de la Région de Bruxelles-Capitale chargé de la Mobilité, de la Fonction publique, de la Lutte contre l'incendie et de l'Aide médicale urgente et par Monsieur Willem Draps, Secrétaire d'Etat de l'Aménagement du Territoire, de la Rénovation urbaine, des Monuments et Sites et du Transport rémunéré de personnes ;

Exerçant conjointement leurs compétences propres, conviennent de ce qui suit :

CHAPITRE I^{er}

Dispositions générales

Art.1

Le présent accord est pris sans préjudice de la répartition des compétences entre les parties, déterminée par la loi spéciale du 8 août 1980 de réforme institutionnelle, modifiée par la loi spéciale du 8 août 1988 de réforme institutionnelle et la loi spéciale du 16 juillet 1993 de réforme institutionnelle.

De partijen bevestigen het federaal karakter van de N.M.B.S. met eerbied voor het principe van de uniciteit van de onderneming.

Art. 2

In het raam van dit akkoord wordt verstaan onder :

1. « De partijen » : De federale Regering, de Waalse Regering, de Vlaamse Regering en de Brusselse Hoofdstedelijke Regering;

2. « Investeringsplan » : het meerjarig investeringsplan bevat de planning voor de spoorweginvesteringen over verscheidene jaren, m.b.t. de aankoop, de inrichting, het onderhoud, het beheer en de exploitatie van de infrastructuur evenals de investeringen in het rollend materieel. Op die wijze beschrijft het investeringsplan de relatie tussen het vervoer-aanbod en de infrastructuurbehoeften zoals goedgekeurd door de federale Ministerraad.

3. « Overlegcomité » : orgaan zoals bedoeld in artikel 31 van de gewone wet van 9 augustus 1980 tot hervorming der instellingen.

HOOFDSTUK II

Executief Comité van de Ministers van Mobiliteit

Art. 3

Om de permanente samenwerking met de Gewesten te versterken, wordt een Executief Comité van de Ministers van Mobiliteit (E.C.M.M.) opgericht, waarin de drie gewestelijke Ministers die bevoegd zijn voor openbaar vervoer en/of de mobiliteit zetelen alsook de federale Minister die bevoegd is voor treinvervoer.

Deze laatste neemt het voorzitterschap van dit comité op zich.

Het secretariaat wordt waargenomen door de Federale Overheidsdienst voor de Mobiliteit.

Dit comité is belast met het onderzoek van de coördinatie van het openbaar vervoer en met de opvolging van de uitvoering van het investeringsplan. Hiervoor worden de bevoegde organen van de N.M.B.S. gehoord door het comité.

De ministers die bevoegd zijn voor de ruimtelijke ordening kunnen worden uitgenodigd op de vergaderingen van het E.C.M.M. Dat geldt ook voor de federale en

Les parties confirment le caractère fédéral de la S.N.C.B. dans le respect du principe de l'unicité de l'entreprise.

Art. 2

Dans le cadre du présent accord, on entend par :

1. « Les parties » : Le Gouvernement fédéral, le Gouvernement wallon, le Gouvernement flamand et le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale ;

2. « Plan d'investissement » : le plan d'investissement pluriannuel contenant la planification des investissements ferroviaires sur plusieurs années relatifs à l'acquisition, l'aménagement, l'entretien, la gestion et l'exploitation de l'infrastructure, ainsi que les investissements dans le matériel roulant et décrivant ainsi la relation entre l'offre de transport et les besoins en infrastructure, tel qu'approuvé par le Conseil des Ministres fédéral.

3. « Comité de Concertation » : l'organe visé à l'article 31 de la loi ordinaire de réformes institutionnelles du 9 août 1980.

CHAPITRE II

Comité exécutif des Ministres de la Mobilité

Art. 3

Dans le souci de renforcer la coopération permanente avec les Régions, il est procédé à la création d'un Comité Exécutif des Ministres de la Mobilité (C.E.M.M.) au sein duquel siègent les trois Ministres régionaux ayant les transports en commun et/ou la mobilité dans leurs attributions de même que le Ministre fédéral ayant le transport ferroviaire dans ses attributions. Ce dernier assure la présidence de ce comité.

Le secrétariat est assuré par le Service Public Fédéral de la Mobilité.

Ce comité est chargé d'examiner la politique de coordination des transports en commun et du suivi de la mise en œuvre du plan d'investissement. A cet effet, les organes compétents de la S.N.C.B. sont entendus par le comité.

Les Ministres ayant l'aménagement du territoire dans leurs attributions peuvent être invités aux réunions du C.E.M.M. Il en va de même des sociétés de transport en

gewestelijke openbaarvervoermaatschappijen. Het E.C.M.M. neemt een reglement van interne orde aan die onder andere de modaliteiten van beraadslaging vaststelt.

HOOFDSTUK III

Investeringsplan

Art. 4

De Raad van bestuur van de N.M.B.S. heeft akte genomen op 1 juni 2001 van het investeringsplan dat een bijlage bij dit akkoord vormt.

Het plan wordt gewijzigd door het huidig akkoord en door de explicatieve nota van 14 juli 2001 die als bijlage aan dit akkoord wordt gevoegd. Het aldus gewijzigde plan wordt door de partijen goedgekeurd en maakt wezenlijk deel uit van dit akkoord.

De partijen verbinden zich om de richtinggevende planning vermeld in het plan na te komen.

Art. 5

Het investeringsplan strekt zich uit over een periode van twaalf jaren.

Art. 6

§ 1. De noden van het investeringsplan, waarvan de Raad van bestuur van de N.M.B.S. op 1 juni 2001 akte heeft genomen, bedragen 687,6 miljard in franken 1999, te splitsen als volgt :

- Behoud van de capaciteit	143,1 miljard
- Uitbreiding van de capaciteit	176,2 miljard
- Rollend materieel	150,5 miljard
- Onthaal reizigers	23,7 miljard
- Productiematerieel	35,5 miljard
- HST	96,1 miljard
- Mobiliteit Brussel	62,5 miljard

§ 2. Er wordt gepland de financiering van deze behoeften te laten gebeuren, zoals geakteerd door de Raad van bestuur van de N.M.B.S. op 1 juni 2001, op de volgende manier :

- Ministerie	391,0 miljard
- HST-Fin.	68,3 miljard
- GEN-fonds	62,5 miljard
- Eigen middelen N.M.B.S.	65,0 miljard
- ETCS (Europa)	3,3 miljard
- Alternatieve financiering	97,5 miljard

commun fédérale et régionales. Le C.E.M.M. adopte un règlement d'ordre intérieur qui fixe notamment les modalités de délibération dudit comité.

CHAPITRE III

Plan d'investissement

Art. 4

Le plan d'investissement joint en annexe a été acté par le Conseil d'administration de la S.N.C.B. le 1^{er} juin 2001.

Le plan est modifié par le présent accord et par la note explicative du 14 juillet 2001 figurant en annexe du présent accord. Le plan ainsi modifié est approuvé par les parties et fait partie intégrante du présent accord.

Les parties s'engagent à s'inscrire dans le planning indicatif indiqué dans le plan.

Art. 5

Le plan d'investissement s'étale sur une période de douze années.

Art. 6

§ 1. Les besoins du plan d'investissement tel qu'acté par le Conseil d'administration de la S.N.C.B. le 1^{er} juin 2001, s'élèvent à un montant de 687,6 milliards de francs 1999 et se décompose comme suit :

- Maintien de capacité	143,1 Mia
- Extension de capacité	176,2 Mia
- Matériel roulant	150,5 Mia
- Accueil voyageurs	23,7 Mia
- Matériel de production	35,5 Mia
- TGV	96,1 Mia
- Mobilité Bruxelles	62,5 Mia

§ 2. Tel qu'acté par le Conseil d'administration de la S.N.C.B. le 1^{er} juin 2001, il est prévu que le financement de ces besoins soit couvert de la manière suivante :

- Ministère	391,0 Mia
- Financière TGV	68,3 Mia
- Fonds RER	62,5 Mia
- Fonds propres S.N.C.B.	65,0 Mia
- ETCS (Europe)	3,3 Mia
- Financement alternatif	97,5 Mia

§ 3. Met uitzondering van de investeringen op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, de investeringen in het rollend materieel en de bijzondere projecten waarvoor geen verdeelsleutel van toepassing is krachtens het investeringsplan zoals goedgekeurd door de federale Ministerraad, bedraagt de budgettaire verdeelsleutel voor de investeringen 60% voor het Vlaams Gewest en 40% voor het Waals Gewest. Deze verdeelsleutel wordt in acht genomen voor ieder burgerlijk jaar tussen 2001 en 2012, in overeenkomst met de planningstabel die bij dit akkoord wordt gevoegd.

HOOFDSTUK IV

Verbintenissen tussen de Partijen

Art. 7

De partijen verbinden zich ertoe om de verschillende procedures betreffende de administratieve toelatingen en vergunningsaanvragen die vereist zijn volgens de verschillende reglementeringen die onder hun bevoegdheid vallen voor de projecten die in het investeringsplan vermeld zijn, binnen de kortste termijn af te handelen.

Meer in het bijzonder komen de partijen overeen om de investeringen op het vlak van de veiligheid – o.a. de installatie van uitzendmasten voor telecommunicatie-uitrusting en de afschaffing van de overwegen – dringend te behandelen.

Art. 8

De regering van het Vlaams Gewest, de regering van het Waals Gewest en de Brusselse Hoofdstedelijke Regering komen overeen om de verschillende procedures betreffende de administratieve toelatingen en vergunningsaanvragen die vereist zijn volgens de verschillende reglementeringen die onder hun bevoegdheid vallen – zoals de stedenbouwkundige vergunning – binnen een termijn van maximum achttien maanden vanaf de indiening van het complete dossier door de verzoeker af te handelen, zowel voor het project inzake het op vier sporen brengen van lijn 161 tussen Brussel en Ottignies als voor het project inzake het op vier sporen brengen van lijn 124 tussen Brussel en Nijvel. De vergunningsaanvragen worden voor elk project afzonderlijk behandeld.

§ 3. A l'exception des investissements réalisés sur le territoire de la Région de Bruxelles-capitale, des investissements en matériel roulant et des projets spécifiques pour lesquels aucune clé n'est applicable en vertu du plan d'investissement approuvé par le Conseil des Ministres fédéral, la clé de la répartition budgétaire des investissements est de 60 % pour la Région flamande et de 40 % pour la Région wallonne. Cette clé est respectée pour chaque année civile entre 2001 et 2012, conformément au tableau prévisionnel figurant en annexe du présent accord.

CHAPITRE IV

Engagements des Parties

Art. 7

Les parties s'engagent à terminer dans les meilleurs délais les procédures relatives aux demandes d'autorisations administratives et permis requis selon les différentes réglementations ressortant de leurs compétences pour les projets repris dans le plan d'investissement.

Plus particulièrement, les parties s'engagent à consacrer aux investissements relatifs à la sécurité – notamment l'installation d'antennes dans le cadre de la mise en œuvre d'équipements de télécommunications et la suppression des passages à niveau – le bénéfice de l'urgence.

Art. 8

Le gouvernement de la Région flamande, le gouvernement de la Région wallonne et le gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale s'engagent à terminer les différentes procédures relatives aux demandes d'autorisations administratives et permis requis selon les différentes réglementations ressortant de leurs compétences, tels les permis d'urbanisme, dans un délai maximum de dix-huit mois à partir de l'introduction du dossier complet par le demandeur, tant pour le projet de mise à quatre voies de la ligne 161 entre Bruxelles et Ottignies que pour le projet de mise à quatre voies de la ligne 124 entre Bruxelles et Nivelles. Les demandes de permis sont traitées de manière indépendante pour chaque projet.

Art. 9

De regering van het Vlaams Gewest en de Brusselse Hoofdstedelijke Regering komen overeen om de verschillende procedures betreffende de administratieve toelatingen en vergunningsaanvragen die vereist zijn volgens de verschillende reglementeringen die onder hun bevoegdheid vallen - zoals de stedenbouwkundige vergunning - binnen een termijn van maximum achttien maanden vanaf de indiening van het complete dossier door de verzoeker af te handelen, zowel voor het project inzake het op drie of vier sporen brengen van lijn 50A tussen Brussel en Denderleeuw als voor het project voor de nieuwe lijn tussen Brussel en Mechelen. De vergunningsaanvragen worden voor elk project afzonderlijk behandeld.

Art. 10

Zo nodig, verbinden de Gewesten zich ertoe de verschillende stedenbouwkundige en ruimtelijke ordeningsplannen te wijzigen om de verbintenissen van dit akkoord te kunnen nakomen. In dit geval worden de termijnen zoals bepaald bij artikel 8 en 9, verlengd met twaalf maanden te rekenen van de datum van indiening van de vergunningsaanvraag met uitzondering van het project tot aanleg van een nieuwe lijn tussen Brussel en Mechelen, waarvoor de termijn met vierentwintig maanden verlengd wordt.

Gelet op het belang van de vier projecten bedoeld in artikel 8 en 9 en gelet op hun interregionaal karakter, beloven de partijen al het mogelijk te doen om de verschillende termijnen in de verschillende procedurestadia betreffende de vergunningsaanvragen zo veel mogelijk te verkorten.

Art. 11

De termijnen bedoeld in artikel 8, 9 en 10 zijn geschorst:

- in geval van overmacht, die behoorlijk door het overlegcomité wordt vastgesteld,
- als de vertraging te wijten is aan de aanvrager van de vergunning of toelating, en voorzover die behoorlijk werd vastgesteld door het overlegcomité.

Art. 12

Als de vergunning voorzien bij artikel 8 en 9 niet binnen de in de wet voorziene termijnen (respectievelijk achttien en dertig maanden) afgeleverd wordt, kan na aanmelding in het overlegcomité, geen gebruik gemaakt

Art. 9

Le gouvernement de la Région flamande et le gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale s'engagent à terminer les différentes procédures relatives aux différentes autorisations administratives et aux permis requis selon les différentes réglementations ressortant de leurs compétences, tels les permis d'urbanisme, dans un délai maximum de dix-huit mois à partir de l'introduction du dossier complet par le demandeur, tant pour le projet de mise à trois ou quatre voies de la ligne 50A entre Bruxelles et Denderleeuw que pour le projet visant à établir une ligne nouvelle entre Bruxelles et Malines. Les demandes de permis sont traitées de manière indépendante pour chaque projet.

Art. 10

S'il échet, les Régions s'engagent à modifier les différents plans d'urbanisme et d'aménagement du territoire afin de pouvoir respecter les engagements du présent accord. Dans ce cas, les délais visés aux articles 8 et 9 du présent accord sont prolongés de douze mois à dater de la demande, à l'exception du projet visant à établir une ligne nouvelle entre Bruxelles et Malines, pour lequel ce délai est prolongé de vingt-quatre mois.

Vu l'importance des quatre projets visés aux articles 8 et 9, et vu leur caractère interrégional, les Régions s'engagent à tout mettre en oeuvre pour réduire au maximum tous les délais intermédiaires, relatifs aux différentes étapes des procédures d'attribution des permis et autorisations administratives.

Art. 11

Les délais prévus aux articles 8, 9 et 10 sont suspendus :

- en cas de force majeure, dûment constatée par le comité de concertation,
- lorsque le retard est imputable au demandeur du permis ou de l'autorisation et dûment constaté par le comité de concertation.

Art. 12

Si les autorisations visées aux articles 8 et 9 ne sont pas délivrées dans les délais prévus (respectivement dix-huit et trente mois), il ne peut, après information du comité de concertation, être fait application des articles

worden van de artikels 14 en 15 en dit tot het ogenblik van de aflevering van de vergunningen voorzien bij artikel 8 en 9.

Art. 13

De federale overheid geeft de N.M.B.S. opdracht om vóór het einde van 2002 bij de bevoegde gewestelijke overheden de dossiers betreffende de aanvragen voor administratieve toelatingen en vergunningen in te dienen voor het project inzake het op vier sporen brengen van lijn 161 tussen Brussel en Ottignies, voor het project inzake het op vier sporen brengen van lijn 124 tussen Brussel en Nijvel, en voor het project inzake de tweede havenontsluiting van Antwerpen. De N.M.B.S. dient vóór het einde van 2001 een dossier in voor de tweede spoor-tunnel onder de Schelde dat moet toelaten de procedure voor het Ruimtelijk Uitvoeringsplan op te starten.

HOOFDSTUK V

Pre en Cofinanciering

Art. 14

Ieder Gewest kan instaan voor de renteloze prefinanciering van de infrastructuurprojecten van gewestelijk belang op haar grondgebied voor een bedrag van maximum 20 miljard in kapitaal of 2,5 miljard in jaarlijkse intrestlasten, voorzover zij de verschillende administratieve toelatingen en vergunningen heeft verstrekt die vereist zijn volgens de verschillende reglementeringen die onder haar bevoegdheid vallen. De prefinanciering gebeurt via een achtergestelde lening aangegaan door de N.M.B.S., waarvan de intrestlasten betaald worden door het gewest. De lening wordt gedekt door de waarborg van de staat. De kost hiervan wordt door het gewest gedragen. De voorfinancierde bedragen zullen worden terugbetaald door de federale Staat overeenkomstig de bijlagen bedoeld in artikel 4 van dit akkoord.

Art. 15

De N.M.B.S. onderhandelt, op verzoek van een Gewest, de cofinanciering van de werken betreffende de grote spoorweginvesteringen naar rato van 8 miljard voor het Vlaams Gewest en voor 4 miljard voor het Waals Gewest. Deze bedragen kunnen verhoogd worden middels bestemming van deze werken door het Overlegcomité als werk van nationaal nut. Elke vorm van cofinanciering komt bovenop het bedrag van 687,6 mil-

14 et 15 et ceci jusqu'à l'obtention des autorisations visées aux articles 8 et 9.

Art.13

Le gouvernement fédéral donne instruction à la S.N.C.B. d'introduire avant la fin de l'année 2002, auprès des autorités régionales compétentes, les dossiers relatifs aux demandes d'autorisations administratives et de permis requis, pour les projets de mise à quatre voies de la ligne 161 entre Bruxelles et Ottignies, pour le projet de mise à quatre voies de la ligne 124 entre Bruxelles et Nivelles et pour le projet de deuxième accès du port d'Anvers. Avant la fin de 2001, la S.N.C.B. introduit un dossier pour le deuxième tunnel ferroviaire sous l'Escaut qui doit permettre le démarrage de la procédure du Plan d'Exécution Spatial.

CHAPITRE V

Pré et Cofinancement

Art. 14

Chaque Région peut assurer le préfinancement sans intérêt de projets d'infrastructures présentant un intérêt régional sur son territoire et pour lesquels les permis et autorisations ressortant de ses compétences sont octroyés, à concurrence d'un montant maximum de 20 milliards en capital ou de 2,5 milliards en charges annuelles d'intérêt. Le préfinancement se fait par un emprunt subordonné émis par la SNCB, dont les charges d'intérêt sont supportées par la Région. L'emprunt est garanti par l'Etat. Les frais sont supportés par la Région. Les montants préfinancés sont remboursés par l'Etat fédéral conformément aux documents annexés visés à l'article 4 du présent accord.

Art. 15

La S.N.C.B. négocie, à la demande d'une Région, le cofinancement de travaux relatifs à de grands investissements ferroviaires à concurrence de 8 milliards pour la Région flamande et de 4 milliards pour la Région wallonne. Ces montants peuvent être augmentés moyennant qualification de ces travaux par le Comité de Concertation comme travaux d'intérêt pour l'économie nationale. Toute forme de cofinancement par les Régions

jard waarvan sprake is in artikel 6, en heeft geen invloed op de budgettaire verdeelsleutel.

HOOFDSTUK VI

Gewestelijk expresnet in en rond Brussel

Art. 16

De partijen verbinden zich ertoe het samenwerkingsakkoord betreffende het G.E.N. zo snel mogelijk af te handelen en af te sluiten. De partijen komen overeen dat de samenwerkingsorganen van het G.E.N. zowel op strategisch niveau als op operationeel niveau zullen georganiseerd worden.

Art. 17

Een gedeelte van het rollend materieel bestemd voor het G.E.N. moet tegen 2005 beschikbaar zijn zodat twee eerste lijnen van het G.E.N. uiterlijk op 31 december 2005 in dienst kunnen worden genomen.

HOOFDSTUK VI

Slotbepalingen

Art. 18

De geschillen tussen de partijen die voortvloeien uit de interpretatie en de uitvoering van dit akkoord worden beslecht door een jurisdictie zoals bedoeld in artikel 92 bis, §§ 5 en 6 van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen.

Art. 19

Dit akkoord treedt in werking de dag na zijn goedkeuring door de federale Kamers, de Vlaamse Raad, de Waalse raad en de Brusselse Hoofdstedelijke Raad.

De eerste minister,

Guy VERHOFSTADT

vient en sus du montant de 687,6 milliards, dont il est question à l'article 6, et n'a pas d'influence sur la clé de répartition budgétaire.

CHAPITRE VI

Réseau express régional dans et autour de Bruxelles

Art. 16

Les parties s'engagent à finaliser et à conclure le plus rapidement possible l'accord de coopération relatif au R.E.R. Les parties conviennent que les organes de coopération nécessaires à l'organisation du R.E.R. seront organisés tant au niveau stratégique qu'au niveau opérationnel.

Art. 17

Une partie du matériel roulant destiné au R.E.R. doit être disponible en 2005 afin de permettre la mise en service, pour le 31 décembre 2005 au plus tard, de deux premières lignes du R.E.R.

CHAPITRE VI

Dispositions finales

Art. 18

Les litiges entre les parties nés de l'interprétation et de l'exécution du présent accord sont tranchés par une juridiction telle que visée à l'article 92 bis, §§ 5 et 6 de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles.

Art. 19

Le présent accord lie les parties le jour suivant l'assentiment des Chambres fédérales, du Conseil flamand, du Conseil de la Région wallonne et du Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale.

Le premier ministre,

Guy VERHOFSTADT

*De vice-eerste minister en minister van
Mobiliteit en Vervoer,*

Isabelle DURANT

Voor het Vlaams Gewest:

De minister-president,

Patrick DEWAELE

*De vice-president en minister van Mobiliteit,
Openbare Werken en Energie,*

Steve STEVAERT

*De minister van Begroting en Financiën,
Ruimtelijke Ordening en Media,*

Dirk VAN MECHELEN

Voor het Waals Gewest:

De minister-president,

Jean-Claude VAN CAUWENBERGHE

*De vice-president en minister van Vervoer,
Mobiliteit en Energie,*

José DARAS

*De minister van Ruimtelijke Ordening, Stedenbouw en
Leefmilieu,*

Michel FORET

Voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest:

De minister-president,

François-Xavier de DONNEA

*De minister van Openbare Werken, Vervoer,
Brandbestrijding en Dringende Medische hulp,*

Jos CHABERT

*La vice-première ministre et ministre
des Transports et de la Mobilité,*

Isabelle DURANT

Pour la Région flamande:

Le ministre-président,

Patrick DEWAELE

*Le vice-président et ministre de la Mobilité,
des Travaux publics et de l'Energie,*

Steve STEVAERT

*Le ministre du Budget et des Finances,
de l'Aménagement du Territoire et des Médias,*

Dirk VAN MECHELEN

Pour la Région wallonne:

Le ministre-président,

Jean-Claude VAN CAUWENBERGHE

*Le vice-président en ministre des Transports,
de la Mobilité et de l'Energie,*

José DARAS

*Le ministre de l'Aménagement du Territoire,
de l'Urbanisme et de l'Environnement,*

Michel FORET

Pour la Région de Bruxelles-Capitale:

Le ministre-président,

François-Xavier de DONNEA

*Le ministre des Travaux publics, du Transport, de la
Lutte contre l'Incendie et de l'Aide médicale urgente,*

Jos CHABERT

*De staatssecretaris van Mobiliteit, Ambtenarenzaken,
Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp,*

Robert DELATHOUWER

*De staatssecretaris van Ruimtelijke Ordening,
Stadvernieuwing, Monumenten en Landschappen en
Bezoldigd Vervoer van Personen,*

Willem DRAPS

*Le secrétaire d'Etat chargé de la Mobilité, de la Fonc-
tion publique, la Lutte contre l'Incendie et de l'Aide
médicale urgente,*

Robert DELATHOUWER

*Le secrétaire d'Etat chargé de l'Aménagement du
Territoire, des Monuments et des Sites et du Transport
rémunéré des personnes,*

Willem DRAPS

**BIJLAGE BIJ HET SAMENWERKINGSAKKOORD
BETREFFENDE HET MEERJARIG
INVESTERINGSPLAN 2001-2012 VAN DE N.M.B.S.**

Verklarende nota – 14 juli 2001

1. Effecten van de positie van het Waals Gewest

Van 687,6 miljard is 375 miljard bestemd voor investeringen onderworpen aan de 60/40-verdeelsleutel in het Vlaams (225 miljard) en het Waals Gewest (150 miljard).

De keuze van het Waals Gewest voor vier sporen op de lijn Brussel-Ottignies maakt een bedrag vrij van 2,190 miljard voor het Vlaams gewest en van 2,383 miljard voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

2. Financieringsprincipes van het investeringsplan

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

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

Anderzijds is het principe van de prefinanciering, dat wordt bepaald in artikel 14 van het ontwerp van samenwerkingsakkoord betreffende het investeringsplan, beperkt tot een maximum bedrag van 20 miljard aan kapitaal of van 2,5 mld aan jaarlijkse interestlasten per gewest. Dit heeft tot doel de uitvoering van bepaalde werken te versnellen met inachtneming van de 60/40-verdeelsleutel. De prefinanciering zal gebeuren via een achtergestelde lening uitgegeven door de N.M.B.S. en waarvan de rentelasten zullen gedragen worden door het gewest. De lening wordt gewaarborgd door de staat (de bijbehorende lasten worden gedragen door het gewest).

De hypothese wordt gemaakt dat het bedrag van 97,5 miljard voor alternatieve financiering wordt aangebracht door de N.M.B.S. teneinde het algemeen bedrag van 687,6 miljard voor 12 jaar te verzekeren zonder weerslag op de primaire uitgaven.

ANNEXE À L'ACCORD DE COOPÉRATION RELATIF AU PLAN D'INVESTISSEMENT PLURIANNUEL 2001-2012 DE LA S.N.C.B.

Note explicative – 14 juillet 2001

1. Incidences de la position de la Région wallonne

Sur les 687,6 milliards, un montant de 375 milliards correspond aux investissements soumis à la clé de répartition 60/40 en Région flamande (225 milliards) et en Région wallonne (150 milliards).

Le choix de la Région wallonne en faveur des quatre voies sur l'axe Bruxelles-Ottignies dégage un montant disponible sur l'enveloppe de la Région flamande de 2,190 milliards et sur la Région de Bruxelles-Capitale de 2,383 milliards.

2. Principes de financement du plan d'investissement

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

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

Par ailleurs, le montant de préfinancement, tel que prévu à l'article 14 du projet d'accord de coopération relatif au plan d'investissement, est limité à un montant maximal de 20 milliards en capital ou de 2,5 milliards en charges d'intérêt annuelles par Région et vise à anticiper certains travaux dans le respect de la clef de 60/40. Le préfinancement se fera par emprunts subordonnés émis par la S.N.C.B., dont les charges d'intérêt sont supportées par la Région ; l'emprunt est garanti par l'Etat (les frais y afférent sont supportés par la Région).

L'hypothèse est faite que le montant de 97,5 milliards relatif au financement alternatif est apporté par la S.N.C.B. de manière à assurer le montant global de 687,6 milliards sur 12 ans sans répercussion sur les dépenses primaires.

Elke vorm van cofinanciering van de gewesten komt bovenop het algemeen bedrag van 687,6 miljard. Het Vlaams Gewest zal worden verzocht tot een cofinanciering van 8 miljard en het Waals Gewest van 4 miljard. Deze bedragen kunnen verhoogd worden op voorwaarde dat het overlegcomité herkent dat de werken van belang zijn voor de nationale economie. De techniek van cofinanciering heeft geen invloed op de 60/40-verdeelsleutel.

De technieken van prefinanciering en cofinanciering zullen het mogelijk maken de uitvoering van bepaalde investeringen in de betrokken gewesten te versnellen (bijvoorbeeld de haven van Antwerpen vóór 2010, de internationale verbinding naar Luxemburg)

3. Projecten van nationaal belang

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

4. Transregionale projecten

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

5. Transnationale en internationale projecten

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

6. Aansluiting van de diablo met lijn 26

De aansluiting van de aftakking naar Brussel van de diablo met lijn 26 (grondgebied van het Brussel Hoofdstedelijk Gewest) zal eveneens worden opgenomen in het investeringsplan van de N.M.B.S..

Deze investering zal worden gefinancierd in het kader van de bedragen die beschikbaar zijn in de rubriek "aanvulling mobiliteit Brussel" van het investeringsplan.

Toute forme de cofinancement par les Régions vient en sus du montant global de 687.6 milliards. La région flamande sera invitée à cofinancer 8 milliards et la région wallonne 4 milliards. Ces montants peuvent être augmentés moyennant reconnaissance par le Comité de concertation comme travaux d'intérêt pour l'économie nationale. La technique du cofinancement n'a pas d'influence sur la clé de répartition 60/40.

Les techniques de préfinancement et de cofinancement permettront d'accélérer la réalisation d'investissements dans les Régions concernées (par exemple le Port d'Anvers avant 2010, la liaison internationale vers Luxembourg).

3. Projets d'intérêt national

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

4. Projets transrégionaux

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

5. Projets transnationaux et internationaux

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

Ainsi, le montant de 375 milliards à répartir selon la clé 60/40 est réduit de 24,8 milliards, ce qui donne un montant 350,2 milliards qui se répartissent en 210,1 milliards pour la Région flamande et en 140,1 milliards pour la Région wallonne.

6. Raccordement du diablo à la ligne 26

Le raccordement de la branche vers Bruxelles du diablo à la ligne 26 (territoire de la Région de Bruxelles-Capitale) sera également prévu dans le plan d'investissement de la S.N.C.B.

Cet investissement sera financé dans le cadre des montants disponibles à la rubrique « complément mobilité de Bruxelles » du plan d'investissement.

7. Financiering van het rollend GEN-materieel

Er wordt voorgesteld om binnen de enveloppe van 687,6 miljard te voorzien in een deel van de financiering van het rollend GEN-materieel.

Om de middelen vrij te maken die nodig zijn voor deze benadering, wordt voorgesteld om :

- het Brusselse bedrag van 2,4 miljard dat vrijkomt door de Waalse keuze (zie punt 1) een nieuwe bestemming te geven ;
- een bedrag van 5,5 miljard vrij te maken binnen de enveloppe rollend materieel reizigers (74,4 miljard) ;
- een bedrag van 1 miljard vrij te maken in de enveloppe rollend materieel wagens ;
- een bedrag van 1,6 miljard vrij te maken in de enveloppe productiemiddelen ;

Deze vrijmaking maakt het mogelijk 10,5 miljard aan te wenden voor de aankoop van rollend GEN-materieel.

Gelet op het feit dat het totale bedrag voor de aankoop van rollend GEN-materieel 30,8 miljard bedraagt, moet er nog 20,3 miljard worden gefinancierd door een specifieke leasing, waarvan de lasten zullen worden opgeteld bij de exploitatieschuld van het GEN.

Een deel van het rollend GEN-materieel zal moeten beschikbaar zijn tegen eind 2005, teneinde de indienstname mogelijk te maken van de twee eerste lijnen van het GEN; zoals die worden beschreven in het dossier dat werd goedgekeurd door de ministerraad van 20 april 2001.

8. Analyse van de behoeften

De partijen komen overeen om vanaf 2002 een grootscheepse studie uit te voeren naar de mobiliteitsbehoeften in het land en de manier waarop de spoorwegen eraan kunnen beantwoorden.

De conclusies van deze grootscheepse studie zullen in het eerste halfjaar van 2003 beschikbaar zijn en moeten het mogelijk maken de investeringsopties te verfijnen en aan te passen, in overeenstemming met punt 2 hierboven.

In dit kader zal de uitvoering van een gewestelijk expresnet voor Antwerpen en voor Luik grondig worden bestudeerd.

Daarnaast zullen eveneens de aspecten m.b.t. de P+R, de grensoverschrijdende relaties, en de reactivering van sommige spoorweggedeelten worden bestudeerd.

7. Financement du matériel roulant R.E.R.

Il est proposé de prévoir qu'une partie du financement du matériel roulant R.E.R. soit assurée au sein de l'enveloppe de 687,6 milliards.

Pour dégager les moyens nécessaires à cette nouvelle approche, il est proposé :

- de réaffecter le montant bruxellois de 2.4 milliards dégagé par le choix wallon (voir point 1)
- de dégager au sein de l'enveloppe matériel roulant voyageurs (74.4 milliards) un montant de 5,5 milliards
- de dégager au sein de l'enveloppe matériel roulant (acquisition de wagons) un montant de 1 milliard ;
- de dégager au sein de l'enveloppe outils de production un montant de 1,6 milliards.

Ce dégagement permet d'affecter 10,5 milliards à l'acquisition du matériel roulant R.E.R.

Etant donné que le montant total pour l'acquisition du matériel roulant R.E.R. s'élève à 30.8 milliards, il restera à financer 20,3 milliards par un leasing spécifique, dont les charges seront cumulées avec le déficit d'exploitation du R.E.R.

Une partie du matériel roulant R.E.R. devra être disponible pour la fin 2005 afin de permettre la mise en service des deux premières lignes du R.E.R. telles que décrites dans le dossier approuvé par le Conseil des Ministres du 20 avril 2001.

8. Analyse des besoins

Les parties conviennent de mettre en œuvre à partir de 2002 une vaste étude des besoins de mobilité dans le pays et de la manière dont le chemin de fer peut les satisfaire.

Les conclusions de cette étude devront être disponibles pendant la première partie de l'année 2003 et permettront d'affiner et d'ajuster les choix d'investissement dans le respect du point 2 ci-avant.

Dans ce cadre, la mise en œuvre d'un réseau express régional tant à Anvers qu'à Liège sera étudiée de manière approfondie.

De même, les aspects liés aux P+R, aux relations transfrontalières et à la réactivation de tronçons ferroviaires seront étudiés.

9.- Samenwerkingsakkoord betreffende het GEN

De partijen verbinden zich ertoe om zo vlug mogelijk het samenwerkingsakkoord betreffende het GEN af te sluiten

Anderzijds komen de partijen overeen dat de samenwerkingsorganen op twee niveaus zullen worden georganiseerd, zoals voorzien in het door de Minister-raad van 20 april 2001 goedgekeurde ontwerp van samenwerkingsakkoord betreffende het GEN.

10. Verscheidene punten die nog moeten worden verduidelijkt in het investeringsplan

10.1. Prioritaire opname in het investeringsplan van de integratie van lijn 161 in de oostelijke tak van de Noord-Zuidverbinding

10.2. Investeringsplan in lijn 26 en lijn 28, voltooiing van de Zuidterminal, modernisering van de Brusselse stations: te verduidelijken in het investeringsplan en te voltooien in het kader van een overleg Staat/Brussel Hoofdstad/N.M.B.S..

10.3. Specifieke opname in het investeringsplan van de 161 – 139 verbinding in de nabijheid van Ottignies en van de heraanleg van de sporen in het station van Ottignies

10.4. Aanvullende investeringen die worden gevraagd in het Brussels Gewest : te preciseren in het investeringsplan en te voltooien in het kader van een overleg Staat/Waals Gewest/N.M.B.S..

10.5. Eventuele aanvullende investeringen die gevraagd worden in het Vlaams Gewest: te preciseren in het investeringsplan en te voltooien in het kader van een overleg Staat/Vlaams Gewest/N.M.B.S..

11. Executief Comité van de Ministers van Mobiliteit

De oprichting van het Executief Comité van de Ministers van Mobiliteit (E.C.M.M.), is voorzien in artikel 3 van het ontwerp van samenwerkingsakkoord betreffende het investeringsplan.

In het kader van het E.C.M.M. zal het mogelijk zijn specifiek overleg op touw te zetten waarbij de Staat, de N.M.B.S. en een gewest betrokken worden.

9. Accord de coopération R.E.R.

Les parties s'engagent à finaliser et à conclure le plus rapidement possible l'accord de coopération relatif au R.E.R.

Les parties conviennent que les organes de coopération nécessaires à l'organisation du R.E.R. seront organisés tant au niveau stratégique qu'au niveau opérationnel conformément au projet d'accord de coopération relatif au R.E.R. tel qu'approuvé par le Conseil des Ministres le 20 avril 2001.

10. Divers points dans le plan d'investissement à préciser

10.1. Inscription prioritaire dans le plan d'investissement de l'insertion de la ligne 161 dans le pertuis Est de la Jonction Nord-Midi

10.2. Investissements sur les lignes 26 et 28, achèvement du terminal du Midi, modernisation des gares bruxelloises : à préciser dans le plan d'investissement et à finaliser dans le cadre d'une concertation Etat/Bruxelles-Capitale/S.N.C.B.

10.3. Inscription spécifique dans le plan d'investissement de la liaison 161 – 139 à l'approche d'Ottignies et du réaménagement des voies en gare d'Ottignies

10.4. Investissements complémentaires demandés en Région wallonne : à préciser dans le plan d'investissement et à finaliser dans le cadre d'une concertation Etat/Région Wallonne/S.N.C.B.

10.5. Investissements complémentaires éventuels demandés en Région flamande : à préciser dans le plan d'investissement et à finaliser dans le cadre d'une concertation Etat/Région flamande/S.N.C.B.

11. Comité Exécutif des Ministres de la Mobilité

La création du Comité Exécutif des Ministres de la Mobilité (C.E.M.M.) est prévue à l'article 3 du projet d'accord de coopération relatif au plan d'investissements.

Dans le cadre du C.E.M.M., il sera possible d'organiser des concertations spécifiques associant l'Etat, la S.N.C.B. et une Région.

De deliberatiemodaliteiten zullen worden bepaald door een interne regeling.

12. Opvolging

De federale regering draagt de N.M.B.S. op het investeringsplan zo vlug mogelijk te actualiseren op grond van de opties die in onderhavige nota en in het ontwerp van samenwerkingsakkoord betreffende het investeringsplan liggen vervat.

De N.M.B.S. wordt eveneens belast met het zo snel mogelijk afronden van het onderzoek naar prefinancieringen en cofinancieringen met potentiële partners, zodat de bedragen die voortvloeien uit de bekomen akkoorden in een volgend beheerscontract kunnen worden bezegeld.

De eerste minister,

Guy VERHOFSTADT

*De vice-eerste minister en minister van
Mobiliteit en Vervoer,*

Isabelle DURANT

Voor het Vlaams Gewest:

De minister-president,

Patrick DEWAELE

*De vice-president en minister van Mobiliteit,
Openbare Werken en Energie,*

Steve STEVAERT

*De minister van Begroting en Financiën,
Ruimtelijke Ordening en Media,*

Dirk VAN MECHELEN

Voor het Waals Gewest:

De minister-president,

Jean-Claude VAN CAUWENBERGHE

Les modalités de délibération seront prévues par un règlement d'ordre intérieur.

12. Suivi

La S.N.C.B. est chargée par le Gouvernement fédéral d'actualiser le plus rapidement possible le plan d'investissement en fonction des options reprises dans la présente note et dans le projet d'accord de coopération relatif au plan d'investissement.

La S.N.C.B. est également chargée de progresser le plus rapidement possible dans la recherche des préfinancements et des cofinancements avec les partenaires potentiels de manière à ce qu'un maximum d'éléments puissent être intégrés dans le prochain contrat de gestion.

Le premier ministre,

Guy VERHOFSTADT

*La vice-première ministre et ministre
des Transports et de la Mobilité,*

Isabelle DURANT

Pour la Région flamande:

Le ministre-président,

Patrick DEWAELE

*Le vice-président et ministre de la Mobilité,
des Travaux publics et de l'Energie,*

Steve STEVAERT

*Le ministre du Budget et des Finances,
de l'Aménagement du Territoire et des Médias,*

Dirk VAN MECHELEN

Pour la Région wallonne:

Le ministre-président,

Jean-Claude VAN CAUWENBERGHE

*De vice-president en minister van Vervoer,
Mobiliteit en Energie,*

José DARAS

*De minister van Ruimtelijke Ordening, Stedenbouw en
Leefmilieu,*

Michel FORET

Voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest:

De minister-president,

François-Xavier de DONNEA

*De minister van Openbare Werken, Vervoer,
Brandbestrijding en Dringende Medische hulp,*

Jos CHABERT

*De staatssecretaris van Mobiliteit, Ambtenarenzaken,
Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp,*

Robert DELATHOUWER

*De staatssecretaris van Ruimtelijke Ordening,
Stadvernieuwing, Monumenten en Landschappen en
Bezoldigd Vervoer van Personen,*

Willem DRAPS

*Le vice-président en ministre des Transports,
de la Mobilité et de l'Energie,*

José DARAS

*Le ministre de l'Aménagement du Territoire,
de l'Urbanisme et de l'Environnement,*

Michel FORET

Pour la Région de Bruxelles-Capitale:

Le ministre-président,

François-Xavier de DONNEA

*Le ministre des Travaux publics, du Transport, de la
Lutte contre l'Incendie et de l'Aide médicale urgente,*

Jos CHABERT

*Le secrétaire d'Etat chargé de la Mobilité, de la Fonc-
tion publique, la Lutte contre l'Incendie et de l'Aide
médicale urgente,*

Robert DELATHOUWER

*Le secrétaire d'Etat chargé de l'Aménagement du
Territoire, des Monuments et des Sites et du Transport
rémunéré des personnes,*

Willem DRAPS

INVESTERINGSPLAN 2001 - 2012

1. Raad van Bestuur van de NMBS van 26 januari 2001

Op zijn vergadering van 26 januari 2001 heeft de Raad van Bestuur van de NMBS zijn akkoord betuigd met een voorstel van tienjareninvesteringsplan voor de periode 2001 - 2010.

Dit basisplan, zoals voorgesteld door de NMBS, impliceerde financiële middelen ten bedrage van 643,9 miljard BEF (waarde 1999), verdeeld volgens 3 bronnen :

- Eigen fondsen en alternatieve financiering : 54,1 miljard BEF
- HST-fin : 68,3 miljard BEF
- Ministerie van Verkeer : nodig : 521,5 miljard BEF
beschikbaar : 376,2 miljard BEF, d.i. – 145,3 miljard
- Te financieren saldo : 145,3 miljard BEF

Het globaal evenwicht van dit basisplan zag er als volgt uit :

Capaciteitsbehoud	113,5 miljard
Capaciteitsuitbreiding	105,6 miljard
Rollend materieel	137,4 miljard
Onthaal reizigers	23,7 miljard
Productiematerieel	34,7 miljard
HST	96,1 miljard
Mobiliteit Brussel infra	132,9 miljard
TOTAAL	643,9 miljard

De daarmee overeenstemmende investeringsprojecten werden beschreven in de documenten RB 2001/2¹ en RB 2001/2 aanvullend² van 26 januari 2001.

2. Regeringsbeslissing van 30 maart 2001

Onder punt II.2 vermeldt de nota aan de Ministerraad, door de Regering goedgekeurd op de vergadering van 30 maart 2001, het volgende :

¹ « Bijdrage van de NMBS tot het beleid van verhoging van de mobiliteit via het spoor - Ontwerp van tienjareninvesteringsplan 2001/2010 »

² « Bijdrage van de NMBS tot het beleid van verhoging van de mobiliteit via het spoor - Ontwerp van tienjareninvesteringsplan 2001/2010. Aanvullend document »

“In het kader van de door de Regering op 11 februari en 17 oktober 2000 vastgelegde prioriteiten, heeft de NMBS een ontwerp van meerjareninvesteringsplan opgemaakt dat de NMBS moet toelaten een kwantumsprong te maken op gebied van aanbod, capaciteit, veiligheid en comfort. Het voorstel van de NMBS beantwoordt aan de hierboven beschreven strategische opties die de Regering wenst te nemen voor elk van de drie vervoerssegmenten. Het investeringsplan zal voor overleg worden voorgelegd aan de Gewesten en kan desgevallend aangepast worden. Na consultatie van de Gewesten zal een samenwerkingsakkoord afgesloten worden met betrekking tot de gevolgen voor de ruimtelijke ordening van het in bijlage opgenomen investeringsplan. De investeringsinspanningen ten bedrage van 644 miljard BEF (in franken 99) leggen zich vooral toe op de volgende assen :

- *de aankoop van materieel voor de kwantitatieve en kwalitatieve verhoging van het reizigersvervoer;*
- *de investeringen nodig voor de verhoging van de opvangcapaciteit van Brussel;*
- *de ontsluiting van de havens, multimodale terminals, en de luchthaven van Zaventem;*
- *de modernisering van de grote assen ;*
- *de ontdebelling van bepaalde spoorlijnen, in functie van de beschikbare capaciteit op de bestaande lijnen;*
- *de kwalitatieve verbetering van het onthaal van de reiziger.*

De Regering beschikt echter niet over de financiële middelen om deze talrijke investeringen mogelijk te maken binnen een periode van 10 jaren, zodat deze investeringen gespreid zouden moeten worden over 15 jaren. Gezien het belang van deze operatie wenst de Regering echter een bijkomende inspanning te doen en stelt zij aan de NMBS een waaier van alternatieve financieringsmiddelen voor, die de NMBS moeten toelaten dit investeringsplan te realiseren binnen de 12 jaren. Deze alternatieve financieringsmiddelen mogen geen weerslag hebben op de primaire uitgaven.”

De Regering heeft bijgevolg een « begrotingsvoorstel » van investeringsplan op 12 jaar uitgewerkt (zie § 3), en in verband met de alternatieve financieringsmiddelen maakt ze gewag van de volgende mogelijkheden :

- Cofinanciering burgerlijke bouwkunde : 25 à 35 miljard BEF
- Leasing : 25 à 30 miljard BEF
- Publiek-private samenwerking : 7 à 12 miljard BEF
- Realisatie van activa : 18 à 22 miljard BEF
- EIB : Pro memorie
- Buurlanden : Pro memorie

Totaal : 75 à 99 miljard BEF + EIB + buurlanden

3. Voorstel van de NMBS

Rekening houdend met die verschillende elementen, heeft de NMBS een voorstel van investeringsplan voor de periode 2001-2012 uitgewerkt.

De onderstaande tabel geeft een overzicht van :

- het oorspronkelijk voorstel van de NMBS voor de periode 2001-2010
- het voorstel van de Regering voor de periode 2001-2012
- het voorstel van de NMBS voor de periode 2001-2012

Miljard BEF 1999	NMBS 2001-2010	Regering 2001-2012	NMBS 2001-2012
Capaciteitsbehoud	113,5	136,2	143,1
Capaciteitsuitbreiding, waarvan	238,5	238,5	238,7
• klassieke uitbreiding, in uitvoering	5,0	5,0	5,3
• klassieke uitbreiding, projecten	100,6	100,6	100,5
• uitbreiding aanvulling mobiliteit Brussel	} 70,4	70,4	70,4
• uitbreiding GEN	} 132,9	62,5	62,5
Onthaal reizigers	23,7	23,7	23,7
Subtotaal klassieke infrastructuur	375,7	398,4	405,5
Rollend materieel treinen, waarvan	119,0	129,5	130,6
• Capaciteitsbehoud	90,4	97,6	95,3
• Capaciteitsuitbreiding	20,0	21,6	24,9
• HST	8,6	10,3	10,4
Rollend materieel wagens	18,4	19,9	19,9
Subtotaal rollend materieel	137,4	149,4	150,5
Productiemiddelen II	9,6	9,8	9,8
Werkplaatsen rollend materieel	10,6	10,8	10,8
Informatica + diverse	14,6	14,9	14,9
Subtotaal productie-apparaat	34,8	35,5	35,5
Infra HST zuiver	69,7	69,7	69,7
Infra HST gemengd	26,3	26,3	26,3
Subtotaal HST	96,0	96,0	96,1³
Algemeen totaal	643,9	679,3	687,6
Eigen fondsen+ alternatieve financiering	54,1	65,0	65,0
HST-fin	68,3	68,3	68,3
MVI klassiek + HST gemengd	313,7	391,0	391,0
GEN Brussel	62,5	62,5	62,5
Europa (ETCS)	-	-	3,3
Totaal financiering	498,6	586,8	590,1
Te financieren saldo	145,3	92,5	97,5

Opmerkingen :

1. Volgens de voorstellen van de Regering zou het saldo van 97,5 miljard BEF moeten gefinancierd worden met de alternatieve financieringsmiddelen waarvan sprake in § 2 (cofinanciering werken burgerlijke bouwkunde, publiek-private samenwerking, leasing, enz).

³ In realiteit 96 052, automatisch afgerond op 96,1

2. De globale verhoging van de behoeften met 8,3 miljard BEF t.o.v. de voorstellen van de Regering is te wijten aan de bespoediging van het programma voor uitbouw van het Europees interoperabel seinsysteem ETCS, waarvan de voltooiing horizon 2010 gepland is. Deze 8,3 miljard BEF zijn verdeeld over de volgende rubrieken :

- capaciteitsbehoud : + 6,9 miljard BEF
- capaciteitsuitbreiding : + 0,2 miljard BEF
- rollend materieel : + 1,1 miljard BEF

(pro memorie : + 0,1 miljard BEF voor HST ingevolge probleem afrondingen - zie verwijzing 3 blz. 3)

3. Er dient genoteerd dat er voor de ontwikkeling van dit project ongeveer 3,3 miljard BEF Europese financiële steun kan verwacht worden, zodat het te financieren saldo slechts met 5 miljard BEF verhoogt t.o.v. de voorstellen van de Regering (van 92,5 miljard BEF naar 97,5 miljard BEF).

4. Voornaamste bestanddelen van het NMBS-plan

Afgezien van de versnelde ontwikkeling van het ETCS-project werd er geen enkele wijziging aangebracht aan de fysieke aard van de investeringsprojecten die in het oorspronkelijk basisplan van de NMBS voorkwamen; enkel de programmatie ervan in de tijd werd aangepast, rekening houdend met de verlenging van de in aanmerking genomen periode en met de budgettaire beperkingen.

Wat de gedetailleerde beschrijvingen van de projecten en de doelstellingen ervan betreft, kan bijgevolg verwezen worden naar de documenten 2001/2 en 2001/2 aanvullend die op 26 januari 2001 aan de Raad van Bestuur werden voorgelegd.

4.1. Algemene voorstelling

Het globaal evenwicht van het plan 2001 – 2012 ziet er als volgt uit :

Capaciteitsbehoud	143,1 Mia, d.i. + 29,6 Mia t.o.v. het plan 2001-2010
Capaciteitsuitbreiding	176,2 Mia, d.i. + 70,6 Mia
Rollend materieel	150,5 Mia, d.i. + 13,1 Mia
Onthaal reizigers	23,7 Mia, d.i. + 0,0 Mia
Productiematerieel	35,5 Mia, d.i. + 0,8 Mia
HST	96,1 Mia, d.i. + 0,0 Mia
Mobiliteit Brussel infra	62,5 Mia, d.i. – 70,4 Mia
TOTAAL	687,6 Mia, d.i. + 43,7 Mia....

Bijlage 1 geeft voor de diverse rubrieken waaruit het plan bestaat het gedetailleerd overzicht van 2001 tot 2012.

4.2. Capaciteitsbehoud

Voorgesteld budget : 143,1 miljard BEF over de periode 2001-2012, d.i. + 29,6 miljard t.o.v. het oorspronkelijk basisplan 2001-2010.

Bijlage 2 analyseert gedetailleerd de verschillende projecten. Samengevat werden de volgende twee aanpassingen aangebracht t.o.v. het oorspronkelijk basisplan van de NMBS :

- extrapolatie van de bedragen 2001–2010 naar 2001–2012 ;
- bespoediging van het programma voor uitbouw van het ETCS, waarvan de voltooiing gepland is in 2010.

4.3. Klassieke capaciteitsuitbreiding

Voorgesteld budget : 176,2 miljard BEF over de periode 2001-2012, d.i. + 70,6 miljard BEF t.o.v. het oorspronkelijk basisplan 2001-2010.

Aangezien de GEN-investeringen op 62,5 miljard BEF begrensd werden, is er een overheveling van investeringen gebeurd van de rubriek « mobiliteit Brussel » naar de rubriek « klassieke uitbreiding », waarbij de som van de twee ongewijzigd blijft (behalve een aanpassing van 0,2 miljard BEF waarvan sprake bovenaan blz. 4).

De aard van de projecten werd niet gewijzigd en de doelstellingen ervan houden verband met de grote capaciteitsproblemen die eerder werden uiteengezet. Er kan aan herinnerd worden dat deze capaciteitsproblemen zich hoofdzakelijk stellen :

- in de zones Antwerpen en Zeebrugge
- in de zone van de luchthaven Brussel-Nationaal
- in de Noord-Zuidverbinding en de zone Brussel-Noord en Schaarbeek
- op de aslijnen rond Brussel
- op de grote vervoerassen

Het budget van 176,2 miljard BEF is globaal genomen als volgt verdeeld :

- Zone Antwerpen	53,7 miljard BEF
- Zone Zeebrugge	2,7 miljard BEF
- Hoofdsteden	24,6 miljard BEF
- GSM – R	4,8 miljard BEF
- Zones Namen, Mechelen en Leuven	5,5 miljard BEF
- Zone Gent	7,6 miljard BEF
- Zone Brussel-Noord, Schaarbeek en lijn 28	15,8 miljard BEF
- Zone luchthaven Brussel-Nationaal (diabolo)	15,0 miljard BEF
- Nieuwe lijn Louvain la Neuve - St Bernart	19,9 miljard BEF
- Nieuwe lijn Dausseuux - Gosselies	18,9 miljard BEF
- Diverse	7,7 miljard BEF

De projecten met betrekking tot de diabolo en de nieuwe lijnen zijn beschreven in het op 26 januari 2001 aan de Raad van Bestuur voorgelegd document 2001/2 aanvullend.

Er dient evenwel genoteerd dat, wat de verbinding Daussoulx-Gosselies betreft, de aansluiting van de luchthaven op de nieuwe lijn enerzijds, en op lijn 140, anderzijds, momenteel herbestudeerd wordt, rekening houdend met de weerhouden nieuwe opties inzake inplanting van het luchthavengebouw (verplaatsing kant noord). In ieder geval zou de verbinding van de luchthaven met lijn 140 de eerste fase van het project kunnen vormen.

Wegens het uitsmeren van de projecten in de tijd werd de voltooiing van de grote projecten algemeen genomen met 2 jaren vertraagd.

Bijlage 3 geeft een gedetailleerd overzicht van de voorgestelde nieuwe programmatie.

4.4. Onthaal reizigers

Voorgesteld budget : 23,7 miljard BEF over de periode 2001-2012, d.i. hetzelfde bedrag als in het oorspronkelijk basisplan 2001-2010, wat neerkomt op een gemiddelde jaarlijkse vermindering met 16,7 %.

Bijlage 4 bevat een gedetailleerd overzicht van de diverse projecten.

Aangezien het globaal bedrag voor de periode 2001-2012 hetzelfde is gebleven als wat voor de periode 2001-2010 was voorgesteld, werden de diverse projecten in de tijd uitgesmeerd, rekening houdend met de stand van vordering van de momenteel in uitvoering zijnde projecten.

4.5. Rollend materieel

Voorgesteld budget : 150,5 miljard BEF over de periode 2001-2012, d.i. + 13,1 miljard BEF t.o.v. het oorspronkelijk basisplan 2001-2010, wat neerkomt op een gemiddelde jaarlijkse vermindering met 8,7 %.

Bijlage 5 bevat een gedetailleerde analyse van de diverse projecten. Samengevat situeert de budgetverhoging zich hoofdzakelijk op het vlak van :

- de aankoop van motorstellen (+ 4,85 miljard)
- de modernisering van de rytuigen M5 (+2,1 miljard)
- de aankoop van de rangeerlocomotieven (+ 2,2 miljard)
- de aankoop van de HST-stellen (+ 1,8 miljard)
- de ETCS-uitrusting (+ 1,7 miljard)
- de aankoop van wagens (+ 1,5 miljard)

Het aantal plaatsen in de binnenlandse dienst evolueerde van 247 000 naar 305 000 in 2010 (zonder GEN) in het oorspronkelijk basisplan van de NMBS, wat een toename met ongeveer 23 % vertegenwoordigde.

Rekening houdend met de in het twaalfjarig plan overwogen bijkomende aankopen, zal het evolueren van 247 000 naar 315 000 in 2012 (zonder GEN), wat een toename met 27 % vertegenwoordigt.

Wat de programmatie betreft werd ondanks de budgettaire moeilijkheden zoveel mogelijk vermeden de aankoopprogramma's in de tijd uit te smeren; de essentiële wijzigingen betreffen de volgende aankopen :

- de stellen Bxl-Breda : 2002-2005 wordt 2004-2007
- de 100 bijkomende dubbeldekrijtuigen : 2004-2009 wordt 2004-2006
- de 115 elektrische locomotieven : 2004-2010 wordt 2007-2012
- de 80 rangeerlocomotieven : 2003-2009 wordt 2001-2005
- de HST-stellen : 2004-2008 wordt 2005-2010

4.6. Productieapparaat

Voorgesteld budget : 35,5 miljard BEF over de periode 2001-2012, d.i. + 0,8 miljard BEF t.o.v. het oorspronkelijk basisplan 2001-2010.

Er kan in herinnering gebracht worden dat in deze rubriek de investeringsprojecten opgenomen zijn met betrekking tot :

- de werkplaatsen en de uitrusting van de infrastructuur
- de werkplaatsen van het rollend materieel
- de informatica en de administratieve gebouwen

Voor elk van deze rubrieken werden de bedragen voor de periode 2001-2012 bekomen door de oorspronkelijk voor de periode 2001-2010 voorziene bedragen met 2 % te verhogen, wat neerkomt op een gemiddelde jaarlijkse vermindering met 15 %.⁴

De oorspronkelijk voorziene projecten werden in de tijd uitgesmeerd, rekening houdend met die beperking en met de huidige stand van vordering ervan.

Bijlage 6 geeft een gedetailleerd overzicht van de diverse projecten.

4.7. Het HST-project

Er werd geen enkele wijziging aangebracht, noch op het vlak van de gebudgetteerde bedragen, namelijk 96,1 miljard BEF, noch op dat van de programmatie.

Bijlage 7 geeft de gedetailleerde gegevens met betrekking tot dit project.

4.8. GEN Brussel

Voorgesteld budget : 62,5 miljard BEF over de periode 2001-2012, d.i. – 70,4 miljard BEF t.o.v. het oorspronkelijk basisplan 2001-2010 (zie § 4.3)

⁴ In realiteit bestond de redenering erin de oorspronkelijke NMBS-voorstellen over 10 jaar met 15 % te reduceren en dit nieuw bedrag naar 12 jaar te extrapoleren

De in deze rubriek opgenomen investeringen stemmen overeen met die welke in het op 27 maart 2001 aan de Raad van Bestuur voorgelegd document⁵ waren beschreven in de rubriek « GEN-investeringen sensu stricto », d.w.z. :

Miljard BEF 99		Kalender oorspronkelijk basisplan 2001-2010	Kalender plan 2001-2012
Inrichting stations en parkings	3,7 ⁶	2003-2010	2003-2012
L124 : 3de en 4de spoor Linkebeek-Eigenbrakel	10,2	2003-2010	2003-2010
L124 : 3de en 4de spoor Eigenbrakel-Nijvel	7,0	2006-2010	2006-2012 (1)
L161 N : Watermaal-Louvain la Neuve (nieuwe lijn)	20,2	2003-2010	2003-2011
Watermaal-Schuman-Josaphat	9,9	2002-2009	2002-2009
L50 A : 3de en 4de spoor	11	2003-2010	2003-2012
Bocht van Nossegem	0,5	2004-2005	2004-2005
TOTAAL	62,5		

(1) Het project van 3de en 4de spoor tussen Nijvel en Eigenbrakel kan in twee fasen opgesplitst worden :

Fase 1 : baanvak tussen Nijvel en Lillois met rechtekking van de bocht van Baulers, uit te voeren tussen 2006 en 2008

Fase 2 : baanvak tussen Lillois en Eigenbrakel, uit te voeren tussen 2009 en 2012

Bijlage 8 geeft de details van de weerhouden programmatie. Wat de fysieke beschrijving van de projecten betreft kan verwezen worden naar document RB 2001/2 aanvullend van 26 januari 2001.

5. Regionale verdeling

Zoals ze voorgesteld is, respecteert de programmatie van de investeringen elk jaar de verdeelsleutel 60/40. Hiervoor kan verwezen worden naar bijlage 9.

6. Financiering

Zoals vermeld in de overzichtstabel op bladzijde 3 impliceert dit voorstel van investeringsplan een bijkomende financiering ten bedrage van 97,5 miljard BEF over de periode 2001 – 2012 (in de veronderstelling van een Europese financiering voor het ETCS-project ten bedrage van 3,3 miljard BEF).

⁵ Document RB 2001/113 van 27 maart 2001, getiteld « GEN - Verwezenlijking van het Gewestelijk Expresnet »

⁶ 800 miljoen BEF werden overgeheveld naar de rubriek klassieke uitbreidingen (aanvulling mobiliteit Brussel), enerzijds om het oorspronkelijk voor dit project voorziene bedrag, namelijk 4,5 miljard BEF te respecteren, en anderzijds om het plafond van 62,5 miljoen BEF voor het GEN in zijn geheel te respecteren

De tabellen 1 en 2 hierna geven een synthese van de behoeften en van het elk jaar te financieren saldo, rekening houdend met de voorgestelde programmatie. Ze werden opgemaakt op basis van de volgende hypothesen inzake financiering :

- Financiering MVI : dezelfde kalender als die welke in het oorspronkelijk basisplan voorzien was van 2001 tot 2010 en voortzetting van het mechanisme in 2011 en 2012 (+1 % en + 1 miljard BEF);
- Financiering via HST-fin : identiek aan de in het basisplan 2001-2010 vooropgestelde kalender;
- GEN : vrijmaking van de financiële middelen naarmate de projecten uitgevoerd worden;
- Eigen fondsen : homogene verdeling van 2002 tot 2012.

Tabel 1 : behoeften

RUBRIEKEN	TOTAAL	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
- Capaciteitsbehoud	143,1	11,3	12,4	13,2	13,0	12,0	12,2	12,8	12,7	12,6	9,9	10,5	10,5
- Capaciteitsuitbreiding	176,2	2,8	3,6	4,2	5,2	7,3	13,0	21,1	25,0	26,2	26,0	23,1	18,9
- Onhaal	23,7	3,0	2,3	2,3	2,1	1,8	1,8	1,8	1,8	1,7	1,7	1,7	1,7
Subtotaal infra klassiek	343,0	17,1	18,3	19,7	20,3	21,0	27,0	35,6	39,5	40,4	37,6	35,3	31,1
- RM klassieke treinen	120,2	6,7	9,7	10,4	10,4	11,4	15,4	11,2	9,7	8,5	9,5	8,4	9,0
- RM HST-treinen	10,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,5	1,5	2,3	2,5	1,8	1,8	0,0	0,0
- Hg	19,9	1,6	1,8	1,6	1,5	1,3	1,5	1,5	1,5	1,7	1,8	1,9	2,2
Subtotaal rollend materieel	150,5	8,3	11,5	12,0	11,9	13,2	18,4	15,0	13,7	12,0	13,1	10,3	11,2
- Productiemiddelen II	9,8	0,9	1,1	1,1	0,9	0,8	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7
- Werkplaatsen RM	10,8	1,8	1,4	1,2	1,7	1,0	0,6	0,6	0,6	0,5	0,5	0,4	0,4
- Informatica + diverse	14,9	1,2	2,0	1,8	1,8	1,5	0,9	0,9	1,1	1,1	0,9	0,9	0,9
Subtotaal logistiek	35,5	3,9	4,5	4,1	4,5	3,3	2,2	2,2	2,3	2,2	2,1	2,1	2,0
- HST zuiver	69,7	10,0	13,2	18,7	14,8	9,3	3,4	0,3					
- HST gemengd	26,3	5,0	6,0	6,0	5,6	3,0	0,6	0,1					
Subtotaal HST	96,1	15,1	19,2	24,7	20,4	12,3	4,0	0,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
- Infrastructuur GEN	62,5	0,1	0,6	2,5	3,8	6,4	8,6	10,3	9,8	7,2	6,3	4,5	2,4
- Materieel GEN	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Subtotaal GEN	62,5	0,1	0,6	2,5	3,8	6,4	8,6	10,3	9,8	7,2	6,3	4,5	2,4
Algemeen totaal behoeften	687,6	44,5	54,0	63,0	60,9	56,3	60,2	63,4	65,4	61,9	59,2	52,2	46,7

Tabel 2 : financieringen

	TOTAAL	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Algemeen totaal behoeften	687,6	44,5	54,0	63,0	60,9	56,3	60,2	63,4	65,4	61,9	59,2	52,2	46,7
Financieringen	391,0	25,9	26,4	29,0	29,5	30,8	32,0	33,2	34,4	35,7	36,9	38,1	39,1
- MVI (kl. + HST)	68,3	9,7	13,0	18,4	14,5	9,1	3,3	0,3	0	0	0	0	0
- HST-Fin	62,5	0,1	0,6	2,5	3,8	6,4	8,6	10,3	9,8	7,2	6,3	4,5	2,4
- GEN	65,0	7,3	5,3	5,3	5,3	5,3	5,3	5,3	5,3	5,2	5,2	5,2	5,0
- EF en Alt. Fin.	3,3		0,1	0,2	0,6	0,5	0,5	0,5	0,5	0,4			
- Europa (ETCS)													
Totaal financieringen	590,1	43,0	45,4	55,4	53,7	52,1	49,7	49,6	50,0	48,5	48,4	47,8	46,5
Te financieren saldo's	97,5	1,5	8,6	7,6	7,2	4,2	10,5	13,8	15,4	13,4	10,8	4,4	0,2

7. Besluiten

7.1 Rekening houdend met de geformuleerde voorstellen, bedraagt het te financieren saldo :

- 29,0 miljard BEF tussen 2001 en 2005
- 68,5 miljard BEF tussen 2006 en 2012

7.2 Over de periode 2001 - 2005 werden de projecten van capaciteitsuitbreiding van de infrastructuur sterk gereduceerd t.o.v. het oorspronkelijk basisplan 2001 - 2010 : ze dalen van 57,6 miljard BEF naar 36,5 miljard BEF, d.i. – 21,1 miljard BEF (zonder HST), wat betekent dat er voor 202 miljard BEF capaciteitsuitbreidingen geconcentreerd zijn tussen 2006 en 2012.

7.3 Deze capaciteitsuitbreidingsprojecten kunnen niet verder gereduceerd worden over de periode 2001-2005, rekening houdend met de voor de periode 2006-2012 vooropgestelde bedragen (zie punt 7.2 hierboven).

7.4 Zo ook kunnen de investeringen in rollend materieel tijdens deze periode 2001-2005 niet verder uitgesteld worden, aangezien ze ofwel de voortzetting van een momenteel lopend contract vormen ofwel betrekking hebben op de start van nieuwe aankoopcontracten.

7.5 Impact op de schuldpositie van de NMBS :

• de impact van het te financieren saldo (97,5 miljard BEF) op de schuld van de NMBS, kosten inbegrepen, wordt voor eind 2012 geraamd op 137,4 miljard BEF, namelijk :

- ☐ Hoofdsom : 97,5 miljard BEF
- ☐ Interesten : 39,9 miljard BEF

Deze schuld is berekend in de hypothesen van een “bullet”-terugbetaling op 15 jaar en een vaste rentevoet van 6 %.

• indien de Regering zou aanvaarden de voor het GEN-project voorbehouden bedragen vervroegd ter beschikking van de NMBS te stellen om het te financieren saldo in 2001-2002-2003-2004-2005 en 2006 te dekken, zou de hogervermelde schuld op het einde van 2012 gereduceerd worden met 15 miljard BEF; de voorlopige aanwending van deze bedragen mag de uitvoering van de in het onderhavige plan voorziene GEN-investeringen niet in het gedrang brengen.

- 7.6 Overeenkomstig de beslissingen van de Regering t.a.v. de globale financiering van het meerjarig investeringsplan van de NMBS zal deze al de mogelijke financieringsbronnen onderzoeken. De uitgewerkte projecten zullen in de Raad van Bestuur worden besproken zodra het samenwerkingsakkoord tussen de federale Regering en de Gewesten in verband met dit investeringsplan getekend is.

A N N E X E 1

ANNEXE 2

SNCB / NMBS PLAN 2001-2012
 Maintien de capacité infrastructure classique Capaciteitsbehoud klassiek infrastructuur
 (Mio BEF 99)

<i>Rubrique / Rubriek</i>	<i>Tot.</i>	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
I-1 Investissements d'intérêt général / Investerings van algemeen	2.185	404	435	193	173	140	180	115	105	110	110	110	110
Maintien de capacité / Capaciteitsbehoud:	2.185	404	435	193	173	140	180	115	105	110	110	110	110
I-2 Modernisation des nœuds / Modernisering knooppunten	14.600	1.804	2.134	2.343	1.947	1.125	818	778	800	806	715	665	665
Maintien de capacité / Capaciteitsbehoud:	14.600	1.804	2.134	2.343	1.947	1.125	818	778	800	806	715	665	665
I-3 Modernisation des grands axes / Modernisering grote assen	64.212	3.863	4.403	5.926	6.054	6.185	5.756	5.717	5.688	5.296	4.489	5.350	5.566
Maintien de capacité / Capaciteitsbehoud:	64.212	3.863	4.403	5.926	6.054	6.185	5.756	5.717	5.688	5.296	4.489	5.350	5.566
I-4 Axes complémentaires / Aanvullende assen	25.478	1.670	2.029	1.670	1.754	1.615	2.575	3.153	3.035	3.156	1.791	1.580	1.450
Maintien de capacité / Capaciteitsbehoud:	25.478	1.670	2.029	1.670	1.754	1.615	2.575	3.153	3.035	3.156	1.791	1.580	1.450
I-5 Voies accessoires / Bijsporen	3.698	359	254	260	285	285	285	285	340	340	335	335	335
Maintien de capacité / Capaciteitsbehoud:	3.698	359	254	260	285	285	285	285	340	340	335	335	335
I-6 Infrastructures marchandises / Infrastructuur goederen	11.469	1.248	1.122	970	1.014	814	905	1.051	989	1.102	785	759	709
Maintien de capacité / Capaciteitsbehoud:	11.469	1.248	1.122	970	1.014	814	905	1.051	989	1.102	785	759	709
I-7 Ouvrages d'art / Kunstwerken	13.052	872	1.346	1.180	960	960	980	990	1.170	1.140	1.150	1.150	1.154
Maintien de capacité / Capaciteitsbehoud:	13.052	872	1.346	1.180	960	960	980	990	1.170	1.140	1.150	1.150	1.154
I-8 Passages à niveau / Overwegen	5.383	386	289	441	631	631	520	490	446	471	371	371	336
Maintien de capacité / Capaciteitsbehoud:	5.383	386	289	441	631	631	520	490	446	471	371	371	336
I-9 Installations de sécurité / Veiligheidsinstallatie	3.067	669	433	247	203	198	186	185	190	185	190	190	190
Maintien de capacité / Capaciteitsbehoud:	3.067	669	433	247	203	198	186	185	190	185	190	190	190
I-10 Accueil clientèle / Onthaal reizigers	23.745	2.512	2.897	3.121	3.133	2.712	2.144	1.591	1.364	1.072	1.102	1.057	1.040
Maintien de capacité / Capaciteitsbehoud:	23.745	2.512	2.897	3.121	3.133	2.712	2.144	1.591	1.364	1.072	1.102	1.057	1.040
Maintien de capacité / Capaciteitsbehoud:	143.143	11.275	12.445	13.230	13.021	11.953	12.205	12.764	12.683	12.606	9.936	10.510	10.515

Rubrique / Rubriek														
I-1 Investissements d'intérêt général / Investerings van algemeen nut														
Département														
Maintenance de capacité : Capaciteitsbehoud														
Téléphonie opérationnelle														
Total maintien de capacité / Totaal capaciteitsbehoud:														
I-2 Modernisation des nœuds / Modernisering knooppunten														
Bruxelles / Brussel														
Maintenance de capacité : Capaciteitsbehoud														
Total maintien de capacité / Totaal capaciteitsbehoud:														
Antwerpen														
Capaciteitsbehoud														
Total capaciteitsbehoud:														
Gent														
Capaciteitsbehoud														
Total capaciteitsbehoud:														
Liège														
Maintenance de capacité														
Total maintien de capacité:														
Charleroi														
Maintenance de capacité														
Total maintien de capacité:														
I-3 Modernisation des grands axes / Modernisering grote assen														
Axe 1 / As 1														
Maintenance de capacité : Capaciteitsbehoud														
Total capaciteitsbehoud:														
L50.1: 200 km/u														
L36.35: Bocht Leuven														
L2.1: Sint-Truiden verlengen kruisingsstation														
Total capaciteitsuitbreiding:														
Axe 2 / As 2														
Maintenance de capacité : Capaciteitsbehoud														
Total capaciteitsbehoud:														
Axe 3 / As 3														
Maintenance de capacité														
Total maintien de capacité:														
Axe 4 / As 4														
Maintenance de capacité : Capaciteitsbehoud														
Total maintien de capacité / Totaal capaciteitsbehoud:														

Rubrique / Rubriek	Tot.	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Axe 5 / As 5	9.124	439	606	645	795	630	804	931	873	854	747	900	900
Maintien de capacité	9.124	439	606	645	795	630	804	931	873	854	747	900	900
Total maintien de capacité:	9.124	439	606	645	795	630	804	931	873	854	747	900	900
Axe 6 / As 6	3.539	66	364	295	305	280	285	295	295	229	90	400	600
Maintien de capacité	3.539	66	364	295	305	280	285	295	295	229	90	400	600
Total maintien de capacité:	3.539	66	364	295	305	280	285	295	295	229	90	400	600
Axe 7 / As 7	2.108	21	99	40	65	20	180	170	502	269	242	250	250
Maintien de capacité	2.108	21	99	40	65	20	180	170	502	269	242	250	250
Total maintien de capacité:	2.108	21	99	40	65	20	180	170	502	269	242	250	250
Axe 8 / As 8	3.460	44	54	260	90	270	250	390	463	440	399	400	400
Maintien de capacité	3.460	44	54	260	90	270	250	390	463	440	399	400	400
Total maintien de capacité:	3.460	44	54	260	90	270	250	390	463	440	399	400	400
I-4 Axes complémentaires / Aanvullende assen	23.478	1.670	2.029	1.670	1.754	1.615	2.575	3.153	3.035	3.156	1.791	1.580	1.450
District Noord-Oost	6.179	438	332	313	420	470	755	767	626	653	405	500	500
Capaciteitsbehoud	6.179	438	332	313	420	470	755	767	626	653	405	500	500
Total capaciteitsbehoud:	6.179	438	332	313	420	470	755	767	626	653	405	500	500
District Noord-West	6.878	508	857	442	399	385	518	732	855	847	467	468	400
Capaciteitsbehoud	6.878	508	857	442	399	385	518	732	855	847	467	468	400
Total capaciteitsbehoud:	6.878	508	857	442	399	385	518	732	855	847	467	468	400
District Sud-Est	7.509	504	440	415	655	460	654	1.029	1.041	1.015	596	350	350
Maintien de capacité	7.509	504	440	415	655	460	654	1.029	1.041	1.015	596	350	350
Total maintien de capacité:	7.509	504	440	415	655	460	654	1.029	1.041	1.015	596	350	350
District Sud-Ouest	4.912	220	400	500	280	300	648	625	513	641	323	262	200
Maintien de capacité	4.912	220	400	500	280	300	648	625	513	641	323	262	200
Total maintien de capacité:	4.912	220	400	500	280	300	648	625	513	641	323	262	200
I-5 Vokes accessoires / Bijsporen	3.698	359	254	260	285	285	285	285	340	340	335	335	335
District Noord-Oost	1.485	155	85	105	110	110	110	110	140	140	140	140	140
Capaciteitsbehoud	1.485	155	85	105	110	110	110	110	140	140	140	140	140
Total capaciteitsbehoud:	1.485	155	85	105	110	110	110	110	140	140	140	140	140
District Noord-West	751	78	48	50	50	50	50	50	75	75	75	75	75
Capaciteitsbehoud	751	78	48	50	50	50	50	50	75	75	75	75	75
Total capaciteitsbehoud:	751	78	48	50	50	50	50	50	75	75	75	75	75
District Sud-Est	1.172	57	115	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Maintien de capacité	1.172	57	115	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Total maintien de capacité:	1.172	57	115	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
District Sud-Ouest	290	69	6	5	25	25	25	25	25	25	20	20	20
Maintien de capacité	290	69	6	5	25	25	25	25	25	25	20	20	20
Total maintien de capacité:	290	69	6	5	25	25	25	25	25	25	20	20	20

SNCB / NMBS PLAN 2001-2012
 Maintien de capacité infrastructure classique Capaciteitsbehoud klassiek infrastructuur
 (Mio BEF 90)

Rubrique / Rubriek	Tot.	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
1-6 Infrastructures marchandises / Infrastructuur goederen	11.469	1.248	1.122	970	1.014	814	905	1.051	989	1.102	785	759	709
District Centre	71	7	25	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4
Autres Installations en gares / Andere Installaties in stations	71	7	25	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4
Maintien de capacité : Capacitébehoud	71	7	25	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4
Total maintien de capacité / Totaal capaciteitsbehoud:	71	7	25	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4
District NO	5.694	617	520	450	545	435	436	470	480	530	380	415	415
Haven van Antwerpen - Antwerpen-Noord	5.694	617	520	450	545	435	436	470	480	530	380	415	415
Capacitébehoud	5.491	609	490	430	525	415	421	455	465	515	365	400	400
Totaal capaciteitsbehoud:	5.491	609	490	430	525	415	421	455	465	515	365	400	400
Andere Installaties	203	8	30	20	20	20	15	15	15	15	15	15	15
Capacitébehoud	203	8	30	20	20	20	15	15	15	15	15	15	15
Totaal capaciteitsbehoud:	203	8	30	20	20	20	15	15	15	15	15	15	15
District NW	2.682	176	351	185	195	200	240	290	240	240	195	185	185
Haven van Gent	1.352	80	152	80	80	85	140	190	140	135	90	90	90
Capacitébehoud	1.352	80	152	80	80	85	140	190	140	135	90	90	90
Totaal capaciteitsbehoud:	1.352	80	152	80	80	85	140	190	140	135	90	90	90
Haven van Zeebrugge	1.120	96	164	85	90	90	85	85	85	90	90	80	80
Capacitébehoud	1.120	96	164	85	90	90	85	85	85	90	90	80	80
Totaal capaciteitsbehoud:	1.120	96	164	85	90	90	85	85	85	90	90	80	80

Rubrique / Rubriek	Tot.	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Autres installations	210	0	35	20	25	25	15	15	15	15	15	15	15
Capaciteitsbehoud	210	0	35	20	25	25	15	15	15	15	15	15	15
Totaal capaciteitsbehoud:	210	0	35	20	25	25	15	15	15	15	15	15	15
District SE	2.591	441	204	290	230	135	195	247	225	288	166	115	65
Athuis-Meuse	2.422	441	185	275	215	120	170	232	210	273	151	100	50
Mantien de capacite	2.422	441	185	275	215	120	170	232	210	273	151	100	50
Total maintien de capacite:	2.422	441	185	275	215	120	170	232	210	273	151	100	50
Autres installations	169	0	19	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15
Mantien de capacite	169	0	19	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15
Total maintien de capacite:	169	0	19	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15
District SO	431	7	22	42	40	40	40	40	40	40	40	40	40
Remise en service de la ligne 147	6	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mantien de capacite	6	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Total maintien de capacite:	425	1	22	42	40	40	40	40	40	40	40	40	40
Autres installations	425	1	22	42	40	40	40	40	40	40	40	40	40
Mantien de capacite	425	1	22	42	40	40	40	40	40	40	40	40	40
Total maintien de capacite:	425	1	22	42	40	40	40	40	40	40	40	40	40
1-7 Ouvrages d'art / Kunstwerken	13.052	872	1.346	1.180	960	960	980	990	1.170	1.140	1.150	1.150	1.154
District Centre	1.221	70	121	115	105	105	105	100	100	100	100	100	100
Mantien de capacite - Capaciteitsbehoud	1.221	70	121	115	105	105	105	100	100	100	100	100	100
Total maintien de capacite / Totaal capaciteitsbehoud:	1.221	70	121	115	105	105	105	100	100	100	100	100	100
District Noord-Oost	2.830	232	209	200	135	135	145	160	340	310	320	320	324
Capaciteitsbehoud	2.830	232	209	200	135	135	145	160	340	310	320	320	324
Totaal capaciteitsbehoud:	2.830	232	209	200	135	135	145	160	340	310	320	320	324
District Noord-West	2.451	109	317	225	200	200	200	200	200	200	200	200	200
Capaciteitsbehoud	2.451	109	317	225	200	200	200	200	200	200	200	200	200
Totaal capaciteitsbehoud:	2.451	109	317	225	200	200	200	200	200	200	200	200	200
District Sud-Est	5.120	401	599	520	400	400	400	400	400	400	400	400	400
Mantien de capacite	5.120	401	599	520	400	400	400	400	400	400	400	400	400
Total maintien de capacite:	5.120	401	599	520	400	400	400	400	400	400	400	400	400
District Sud-Ouest	1.430	60	100	120	120	120	130	130	130	130	130	130	130
Mantien de capacite	1.430	60	100	120	120	120	130	130	130	130	130	130	130
Total maintien de capacite:	1.430	60	100	120	120	120	130	130	130	130	130	130	130

Rubrique / Rubriek	Tot.	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
1-8 Passages à niveau / Overwegen	5.383	386	289	441	631	631	520	490	446	471	371	371	336
<u>District Centre</u>	<u>102</u>	<u>0</u>	<u>1</u>	<u>1</u>	<u>1</u>	<u>1</u>	<u>50</u>	<u>50</u>	<u>1</u>	<u>1</u>	<u>1</u>	<u>1</u>	<u>1</u>
Capaciteitsbehoud	109	0	1	1	1	1	50	50	1	1	1	1	1
Total maintien de capacité / Totaal capaciteitsbehoud:	109	0	1	1	1	1	50	50	1	1	1	1	1
<u>District Noord-Oost</u>	<u>1.466</u>	<u>142</u>	<u>94</u>	<u>15</u>	<u>175</u>	<u>125</u>	<u>130</u>	<u>140</u>	<u>135</u>	<u>130</u>	<u>130</u>	<u>130</u>	<u>100</u>
Capaciteitsbehoud	1.466	142	94	15	175	125	130	140	135	130	130	130	100
Totaal capaciteitsbehoud:	1.466	142	94	15	175	125	130	140	135	130	130	130	100
<u>District Noord-West</u>	<u>2.110</u>	<u>102</u>	<u>118</u>	<u>335</u>	<u>355</u>	<u>355</u>	<u>170</u>	<u>155</u>	<u>105</u>	<u>105</u>	<u>105</u>	<u>105</u>	<u>100</u>
Capaciteitsbehoud	2.110	102	118	335	355	355	170	155	105	105	105	105	100
Totaal capaciteitsbehoud:	2.110	102	118	335	355	355	170	155	105	105	105	105	100
<u>District Sud-Est</u>	<u>656</u>	<u>40</u>	<u>26</u>	<u>60</u>	<u>50</u>	<u>60</u>	<u>60</u>	<u>60</u>	<u>60</u>	<u>60</u>	<u>60</u>	<u>60</u>	<u>60</u>
Maintien de capacité	656	40	26	60	50	60	60	60	60	60	60	60	60
Total maintien de capacité:	656	40	26	60	50	60	60	60	60	60	60	60	60
<u>District Sud-Ouest</u>	<u>1.042</u>	<u>102</u>	<u>50</u>	<u>30</u>	<u>50</u>	<u>90</u>	<u>90</u>	<u>85</u>	<u>145</u>	<u>175</u>	<u>75</u>	<u>75</u>	<u>75</u>
Maintien de capacité	1.042	102	50	30	50	90	90	85	145	175	75	75	75
Total maintien de capacité:	1.042	102	50	30	50	90	90	85	145	175	75	75	75
1-9 Installations de sécurité / Veiligheidsinstallatie	3.067	669	433	247	203	198	186	185	190	185	190	190	190
<u>District Centre</u>	<u>203</u>	<u>102</u>	<u>10</u>	<u>18</u>	<u>18</u>	<u>18</u>	<u>6</u>	<u>6</u>	<u>5</u>	<u>5</u>	<u>5</u>	<u>5</u>	<u>5</u>
Maintien de capacité	203	102	10	18	18	18	6	6	5	5	5	5	5
Total maintien de capacité / Totaal capaciteitsbehoud:	203	102	10	18	18	18	6	6	5	5	5	5	5
<u>District Département</u>	<u>1.220</u>	<u>108</u>	<u>112</u>	<u>100</u>	<u>100</u>	<u>100</u>	<u>100</u>	<u>100</u>	<u>100</u>	<u>100</u>	<u>100</u>	<u>100</u>	<u>100</u>
Maintien de capacité	1.220	108	112	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Totaal capaciteitsbehoud:	1.220	108	112	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
<u>District Noord-Oost</u>	<u>387</u>	<u>136</u>	<u>66</u>	<u>25</u>	<u>20</u>	<u>15</u>	<u>15</u>	<u>15</u>	<u>20</u>	<u>15</u>	<u>20</u>	<u>20</u>	<u>20</u>
Capaciteitsbehoud	387	136	66	25	20	15	15	15	20	15	20	20	20
Totaal capaciteitsbehoud:	387	136	66	25	20	15	15	15	20	15	20	20	20
<u>District Noord-West</u>	<u>540</u>	<u>255</u>	<u>76</u>	<u>29</u>	<u>20</u>	<u>20</u>	<u>20</u>	<u>20</u>	<u>20</u>	<u>20</u>	<u>20</u>	<u>20</u>	<u>20</u>
Capaciteitsbehoud	540	255	76	29	20	20	20	20	20	20	20	20	20
Totaal capaciteitsbehoud:	540	255	76	29	20	20	20	20	20	20	20	20	20
<u>District Sud-Est</u>	<u>404</u>	<u>43</u>	<u>101</u>	<u>35</u>	<u>25</u>	<u>25</u>	<u>25</u>	<u>25</u>	<u>25</u>	<u>25</u>	<u>25</u>	<u>25</u>	<u>25</u>
Maintien de capacité	404	43	101	35	25	25	25	25	25	25	25	25	25
Total maintien de capacité:	404	43	101	35	25	25	25	25	25	25	25	25	25
<u>District Sud-Ouest</u>	<u>313</u>	<u>25</u>	<u>68</u>	<u>40</u>	<u>20</u>	<u>20</u>	<u>20</u>	<u>20</u>	<u>20</u>	<u>20</u>	<u>20</u>	<u>20</u>	<u>20</u>
Maintien de capacité	313	25	68	40	20	20	20	20	20	20	20	20	20
Total maintien de capacité:	313	25	68	40	20	20	20	20	20	20	20	20	20

ANNEXE 3

Rubrique / Rubriek	Tot.	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	> 2012
TRAVAUX EN COURS / WERKEN IN UITVOERING														
Antwerpen N-Z-verbinding: niveaux -1 en 2 (Elektr. En SI)	69	0	2	37	27	3	0	0	0	0	0	0	0	0
Schijnpoori: aanpassingen bundel Q (Elektr. En SI)	100	18	82	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Charleroi-Sud: aménagements	373	38	159	150	26	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Traverse de Namur	1.180	96	357	327	250	150	0	0	0	0	0	0	0	0
I.130 A: renforcement	1.294	85	123	120	228	160	160	170	140	108	0	0	0	0
Main Hub	494	407	87	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Muizen: signalisation + électrification	52	0	14	38	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Kluizendok: bundels Gavers + Zandeken	100	19	41	40	0	0	0	0	0	0	0	0	0	200
Athlis-Meuse: électrification, modernisation	1.431	953	478	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
I.147: remise en service à simple voie	251	251	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Sous total	5.344	1.866	1.344	712	531	313	160	170	140	108	0	0	0	200
PROJETS / PROJECTEN														
GSM-R	4.821	47	534	1.120	1.410	1.300	410	0	0	0	0	0	0	0
I.50A: 200 km/u	40	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12.450
I.36-35: Bocht Leuven	600	0	4	46	220	265	65	0	0	0	0	0	0	0
I.21: Sint-Truiden verlengen kruisingsstation	1.40	0	0	0	70	70	0	0	0	0	0	0	0	0
I.21: dubbelspoor	1.600	0	0	0	0	0	20	250	350	350	230	250	150	0
I.50A: aanpassing Gent-St-Pieters	6.500	0	0	0	0	0	250	650	1.150	1.150	1.150	1.150	1.000	5.500
I.25: Aanpassing van tracé te Duffel	710	0	0	10	10	10	10	170	170	170	100	60	0	0
I.25: Aanpassing van het station van Mechelen	3.050	0	0	0	0	0	50	500	700	800	700	300	0	0
I.161: 162 axe Bruxelles - Luxembourg: augment. Vit.	3.243	0	2	186	350	350	350	350	400	350	350	300	255	312
I.130 Namur - Charleroi: augmentation de vitesse	2.500	0	20	200	200	240	400	400	400	400	120	120	0	0
Herentals + Tienen: omvorming	80	0	0	0	50	30	0	0	0	0	0	0	0	0
Terminal containers de Schaarbeek	200	7	193	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Haven van Antwerpen: 2de toegang tot de Haven	29.325	24	51	100	150	1.200	3.400	3.800	3.850	4.350	4.300	4.100	4.000	0
Haven van Antwerpen: Liefkenshoekkunnel	21.940	0	0	0	20	20	1.400	3.400	3.800	3.700	3.700	3.400	2.500	0
Haven van Antwerpen: Linker Oever	1.907	385	182	150	150	120	100	100	100	100	220	200	100	1.960
Haven van Antwerpen: Rechter Oever	1.869	276	154	150	150	150	150	150	150	150	150	150	89	0
Ijzeren Rijn	700	19	151	150	100	100	100	80	0	0	0	0	0	0
Verlenging Lijn 11	1.520	0	0	0	0	0	10	10	300	300	300	300	300	980
Heropening Lijn 18	100	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	80	1.000
Gent-goederen: elektrificatie	140	0	30	60	50	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Gent-goederen: uitbr. 6 sporen	135	0	70	65	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Haven van Antwerpen: diverse uitbreidingen	272	14	45	30	20	20	21	21	21	20	20	20	20	20
Haven van Gent: lokalen uitbreidingswerken	300	20	55	25	25	25	25	25	20	20	20	20	20	20
Haven van Oostende: lokalen uitbreidingswerken	90	0	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	0	0
Haven van Zeebrugge: lokale uitbreidingswerken	335	80	25	25	25	25	25	25	25	20	20	20	20	0
Haven van Zeebrugge: aanpassing seinrichting	120	0	0	10	50	50	10	0	0	0	0	0	0	0
Zeebrugge Vorming: uitbreiding + elektrificatie	1.845	0	10	10	150	500	500	400	275	0	0	0	0	0
Zeebrugge Vorming: Trierinstallatie	400	0	0	0	0	0	10	40	170	100	80	0	0	0
Bocht Y Terdoest	105	0	0	0	0	5	5	45	50	0	0	0	0	0
District NW: diverse uitbreidingen	300	4	32	25	30	30	29	25	25	25	25	25	25	25
I.50A: 3de en 4de spoor Landegem-Gent + Beernem-Brugge	10.721	7	50	50	50	194	950	1.250	1.850	1.850	1.850	1.400	1.220	0
I.51 A: Brugge-Dudzele 3de spoor	2.330	0	0	10	10	20	460	800	600	430	0	0	0	0
Verlankingen Ledeborg - Melle en Schellebelle	520	0	0	0	0	0	0	10	10	150	150	100	100	380

Rubrique / Rubriek	Tot.	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	> 2012
L 58: verhoging en afschaffing overwegen	1.000	0	0	0	0	0	20	250	350	280	100	0	0	
Merelbeke vorming, bundel GM3	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	0	540
Liaison Aubange-Mont-Saint-Martin	120	0	61	59	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
District SE: extensions diverses	275	5	20	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25
District SO: extensions diverses	190	4	16	20	20	20	20	15	15	15	15	15	15	15
Monceau - formation: freins de voie	425	2	55	100	100	100	68	0	0	0	0	0	0	0
Sous total	100.478	895	1.769	2.636	3.445	4.879	8.893	12.801	14.816	14.765	13.645	11.975	9.959	23.122
COMPLEMENT MOBILITE DE BRUXELLES														
Gares et parkings	800	0	0	0	0	0	0	0	0	100	100	100	500	
L 130N: Dausseville - Gosselies	18.900	0	0	0	20	80	800	2.200	3.200	3.600	3.600	3.000	2400	
L 161: Louvain La Neuve - E411 - Dausseville	9.300	0	10	10	130	250	600	1.500	1.500	1.800	1.700	1.350	450	
L 161 162: Dausseville - Surt Bernard	10.600	0	0	0	0	10	440	1.250	2.050	2.050	2.050	1.650	1.100	
Bruxelles Nord - Schaerbeek, horizon 2005	4.230	10	400	400	400	600	690	810	820	100	0	0	0	
Bruxelles Nord - Schaerbeek, horizon 2010	9.600	0	0	0	0	0	20	20	200	960	2.500	2.500	3.400	29.920
Bocht Zaventem - 1.25 27 - Antwerpen-Brussel	15.000	10	10	30	250	800	1.300	2.300	2.300	2.700	2.400	2.155	745	
L 28, bifl. 50 à Jette, liaison avec réseau TGV à Bxl Mich	1.225	0	20	400	400	355	50	0	0	0	0	0	0	
Aménagement L28	700	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	350	350	1.850
Sous total	70.355	20	440	840	1.200	2.095	3.900	8.080	10.070	11.310	12.350	11.105	8.945	31.770
TOTAL / TOTAAL	176.177	2.781	3.553	4.188	5.176	7.287	12.953	21.051	25.076	26.183	25.995	23.080	18.904	55.092

ANNEXE 4

TRAINS

NMBS / SNCB
PLAN 2001-2010
WAGONS / WAGENS
(Mio BEF 99)

Basisbehoeften / Besoins de base	Total / Totaal	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
<i>Transformation wagons / Aanpassing wagens</i>	1.008	122	226	20	40	60	60	80	80	80	80	80	80
<i>Achat wagons / Aanschaffing wagens</i>	12.666	1.480	1.564	1.594	1.458	1.248	950	641	667	476	550	938	1100
Bijkomende behoeften / Besoins complémentaires	6.226	0	0	0	0	0	493	772	751	1.112	1.212	900	986
Total wagons / Totaal wagens:	19.900	1.602	1.790	1.614	1.498	1.308	1.503	1.493	1.498	1.668	1.842	1.918	2.166

ANNEXE 5

SNCB / NMBS
PLAN 2001-2012
ONTHAAL REIZIGERS / ACCUEIL VOYAGEURS

(Mio. F.99)	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2001-2012
ALGEMEEN TOTAAL / TOTAL GENERAL	3.049	2.302	2.303	2.119	1.809	1.802	1.794	1.840	1.656	1.867	1.706	1.699	23.745
Direction / Directie	10	7	7	7	7	7	7	7	7	8	8	8	90
Etudes / Studies	10	7	7	7	7	7	7	7	7	8	8	8	90
District Centre / District Centrum	656	512	525	466	461	367	268	263	432	394	531	481	6326
Belangrijke stations / Gares Importantes													
BRUXELLES-MIDI	125	120	128	150	150	150	200	150	150	150	157	162	1792
BRUXELLES-CENTRAL	76	128	131	141	157	70	0	0	0	0			703
BRUXELLES-NORD	77	100	100	100	100	110	28	71	175	117	42		1018
BRUXELLES-SCHUMAN	2	0	10	17	21	0	0	0	0	0			50
BRUXELLES-LUXEMBOURG	198	15	0	0	0	0	0	0	0	0			213
ETTERBEEK	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	85	85	170
HALLE	75	107	114	16	0	0	0	0	0	0			312
BRUXELLES-CHAPELLE	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	70	90
BRUXELLES-CONGRES	5	0	0	0	0	0	0	0	25	61	39		130
SCHAARBEEK-REIZIGERS	9	0	0	0	0	0	0	0	0	0			9
BOCKSTAELE	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	15	25
JETTE	2	0	0	0	0	0	0	0	40	24	48	29	143
Diverse stations / Diverses gares	87	42	42	42	23	27	42	32	42	42	130	120	671

(Mio. F.99)		2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2001-2012
District Noord-Oost		894	651	527	566	337	286	216	305	325	278	300	328	5013
Belangrijke stations														
ANTWERPEN-CENTRAAL		424	318	260	334	178	0	0	0	0	0			1514
ANTWERPEN-BERCHEM		5	18	0	0	20	26	51	51	20	0			191
LEUVEN		240	200	205	203	50	0	0	0	0	0			898
MECHELEN		3	1	0	0	0	90	90	170	144	0			498
MOL		2	0	0	0	14	80	16	0	0	0			112
VILVOORDE		37	61	15	0	0	0	0	0	0	0			113
Diverse stations		183	53	47	29	75	90	59	84	161	278	300	328	1687
District Noord-West		352	383	533	495	491	590	724	873	458	551	442	453	6345
Belangrijke stations														
BRUGGE		49	50	200	200	200	253	200	200	53	0			1405
GENT-ST-PIETERS		37	114	80	100	100	150	250	400	250	170	20		1671
AALST		0	8	0	0	0	0	0	0	0	0			8
BLANKENBERGE		0	25	15	0	0	0	0	0	0	0			40
DENDERLEEUV		0	3	6	0	0	0	0	0	0	100			109
DENDERMONDE		2	12	24	10	10	50	94	30	0	0			232
KORTRIJK		0	5	43	100	100	100	120	0	0	0			468
LOKEREN		0	0	85	6	6	0	0	0	0	0			97
OOSTENDE		36	0	0	0	0	0	0	33	0	0			69
OUDENAARDE		0	0	0	30	0	0	30	30	0	0			90
SINT-NIKLAAS		0	72	30	12	20	10	0	0	0	0			144
ZOTTEGEM		0	8	0	0	0	0	0	0	25	0			33
Diverse stations		228	86	50	37	66	27	30	180	130	281	422	453	1979

(Mio. F.99)		2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2001-2012
District Sud-Est		874	553	473	414	406	405	405	190	223	200	204	204	4.551
Aménagements importants														
ANDENNE	1	1	23		23	10	0	0	0	0	0		0	58
ARLON	5	28	2	3	0	0	0	0	0	0	0		0	38
GEMBOUX	1	10	65	88	10	0	0	0	0	0	0		0	154
LIEGE-GUILLEMIN	352	250	250	300	350	380	380	380	175	70	0		0	2.507
LIBRAMONT	0	31	0	0	0	0	0	0	0	0	0		0	31
LIEGE-PALAIS	2	75	93	0	0	0	0	0	0	0	0		0	170
NAMUR	321	100	0	0	0	0	0	0	0	0	0		0	421
Diverses gares	192	58	40	20	36	25	25	153	15	204	200	204	204	1.172
District Sud-Ouest		263	196	238	171	117	157	174	212	210	236	221	225	2420
Aménagements importants														
CHARLEROI-SUD	2	70	49	53	18	1	1	1	1	1	1			197
LA LOUVIERE-CENTRE	5	14	0	0	0	0	0	0	0	0	0		0	18
LUTTRE	6	10	52	0	0	0	15	0	0	0	0		0	83
MONS	26	41	80	50	11	15	0	0	0	0	15		0	238
MOUSCRON	8	7	0	0	0	34	20	20	50	24	0		0	143
SOIGNIES	0	0	0	0	28	8	8	8	10	10	0		0	64
TOURNAI	22	10	12	32	0	49	30	30	20	0	0		0	176
Diverses gares	194	44	45	36	60	50	100	131	175	220	221	225	225	1.501

ANNEXE 6

SNCB / NMBS
PLAN 2001-2012
INFORMATIQUE
INFORMATICA
(Mio BEF 99)

Fonds propres / Eigen fonds	Total / Totaal	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
<i>Bureautique / Bureauitica</i>	2.750	354	199	213	213	213	213	213	213	213	213	250	243
Total fonds propres / Totaal eigen fonds:	2.750	354	199	213	213	213	213	213	213	213	213	250	243

MCI / MVI	Total / Totaal	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
<i>Vera</i>	100	0	0	0	0	0	0	0	43	43	14	0	0
<i>SAP</i>	870	170	247	193	191	69	0	0	0	0	0	0	0
<i>Sabin-p</i>	205	0	64	111	30	0	0	0	0	0	0	0	0
<i>Sabin</i>	200	0	0	0	0	0	0	0	85	85	30	0	0
<i>Projets</i>	4.065	232	357	353	413	328	329	298	383	383	340	350	299
<i>Mars</i>	150	0	0	0	43	85	22	0	0	0	0	0	0
<i>Ivette</i>	150	0	0	0	43	85	22	0	0	0	0	0	0
<i>GEM</i>	100	0	0	0	43	43	14	0	0	0	0	0	0
Total MCI / Totaal MVI:	5.840	402	668	657	763	610	387	298	511	511	384	350	299

Total général / Algemeen totaal:	8.590	756	867	870	976	823	600	511	724	724	597	600	542
---	-------	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----

SNCB / NMBS
PLAN 2001-2012
OUTILS DE PRODUCTION ET BATIMENT DE SERVICE
PRODUKTIEWERKTUIGEN EN DIENSTGEBOUWEN
(Mio BEF 99)

Bâtiments de service / Dienstgebouwen	Total / Totaal	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
<i>Ateliers C.I.I</i>	2.100	203	298	298	238	128	128	128	128	128	128	148	148
<i>Autres bâtiments</i>	1.636	216	255	255	170	170	85	85	72	72	72	92	92
Total bâtiments de service / Totaal dienstgebouwen:	3.736	419	553	553	408	298	213	213	200	200	200	240	240

Restructuration, Equipements / Herstructurering, uitrustingen	Total / Totaal	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
<i>Engins lourds</i>	3.615	249	306	306	306	306	306	306	306	306	306	306	306
<i>Gestructureerd bekabeling</i>	144	1	41	41	41	20	0	0	0	0	0	0	0
<i>Divers</i>	2.281	234	183	183	183	183	183	183	183	183	183	200	200
Herstructurering, équipements / Totaal herstructurering, uitrustingen	6.040	484	530	530	530	509	489	489	489	489	489	506	506

Total général / Algemeen totaal:	9.776	903	1.082	1.083	938	807	702	702	689	689	689	746	746
---	-------	-----	-------	-------	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----

SNCB / NMBS
PLAN 2001-2012
ATELIERS MATERIEL ROULANT
WERKPLAATSEN ROLLEND MATERIEEL
(Mio BEF99)

Equipment / Uitrusting	Total / Totaal	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
<i>Entretien court terme / Kort termijn onderhoud</i>	2.031	275	340	68	255	179	170	134	134	134	134	104	104
<i>Entretien long terme / Lange termijn onderhoud</i>	1.777	221	157	157	157	157	157	157	157	128	128	100	100
<i>Wagons / Wagens</i>	1.099	187	116	128	85	85	94	94	77	85	60	50	40
Total équipement / Totaal uitrusting:	4.906	683	614	353	497	421	421	385	368	347	321	254	244

Infrastructure / Infrastructuur	Total / Totaal	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
<i>Entretien court terme / Kort termijn onderhoud</i>	4.305	909	655	680	1.105	468	87	87	87	57	57	57	57
<i>Entretien long terme / Lange termijn onderhoud</i>	863	46	77	77	77	77	77	77	77	77	77	64	64
<i>Wagons / Wagens</i>	774	187	77	72	60	60	55	55	47	26	47	45	45
Total infrastructure / Totaal infrastructuur:	5.942	1.142	808	829	1.241	604	219	219	210	159	180	166	166

Total général / Algemeen totaal:	10.848	1.825	1.421	1.182	1.738	1.024	640	604	578	506	501	420	410
---	---------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------

SNCB / NMBS
PLAN 2001-2012
DIVERS / DIVERSEN
(Mio BEF 99)

Patrimoine / Patrimonium	Total / Totaal	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
<i>Bâtiment (PA)</i>	4.830	304	971	808	723	510	170	270	220	200	200	230	224
<i>Divers - Autres départements</i>	450	0	43	43	43	43	43	43	43	43	43	35	28
Total patrimoine / Totaal patrimonium:	5.280	304	1.014	851	766	553	213	313	263	243	243	265	252

Facility Management	Total / Totaal	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
<i>Divers</i>	102	13	8	8	9	9	9	9	9	9	9	10	0
<i>Mobilier</i>	399	41	33	33	33	33	33	33	33	33	34	30	30
<i>Véhicules automobiles</i>	489	41	42	42	42	42	42	42	42	42	43	40	29
Total facility management / Totaal facility management:	990	95	83	83	84	84	84	84	84	84	86	80	59

Total général / Algemeen totaal:	6.270	399	1.097	934	850	637	297	397	347	327	329	345	311
---	--------------	------------	--------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------

ANNEXE 7

NMBS / SNCB
PLAN 2001-2012
TGV / HST
(Mio BEF 1999)

BEF 1999	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	totaal 01-12
P1													
hst - fin	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
mvi	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
totaal	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
P2													
hst - fin	809	426	399	201	40	0	0	0	0	0	0	0	1875
mvi	245	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	248
totaal	1054	429	399	201	40	0	0	0	0	0	0	0	2123
P3													
hst - fin	2654	1449	797	866	490	159	6	0	0	0	0	0	6421
mvi	1588	1598	1371	1338	640	204	7	0	0	0	0	0	6746
totaal	4242	3047	2168	2204	1130	363	13	0	0	0	0	0	13167
P4													
hst - fin	1477	588	339	298	281	121	33	0	0	0	0	0	3137
mvi	1690	806	350	482	383	117	25	0	0	0	0	0	3853
totaal	3167	1394	689	780	664	238	58	0	0	0	0	0	6990
P5													
hst - fin	1816	3309	6748	5407	4218	2128	0	0	0	0	0	0	23826
mvi	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
totaal	1816	3309	6748	5407	4218	2128	0	0	0	0	0	0	23826
P6													
hst - fin	976	2126	2791	2586	1467	351	14	0	0	0	0	0	10311
mvi	853	2286	2421	2302	1126	112	0	0	0	0	0	0	9100
totaal	1829	4412	5212	4888	2593	463	14	0	0	0	0	0	19411
P7													
hst - fin	183	1776	1352	1342	595	145	52	0	0	0	0	0	5445
mvi	550	1198	1758	1351	811	156	50	0	0	0	0	0	5874
NL	1925	3250	5867	3853	2041	433	164	0	0	0	0	0	17533
totaal	2658	6224	8977	6546	3447	734	266	0	0	0	0	0	28852
Totaal													
hst - fin	7915	9674	12426	10700	7091	2904	105	0	0	0	0	0	50815
NL	1925	3250	5867	3853	2041	433	164	0	0	0	0	0	17533
mvi	4926	5891	5900	5473	2960	589	82	0	0	0	0	0	25821
totaal	14766	18815	24193	20026	12092	3926	351	0	0	0	0	0	94169
FG													
hst - fin	197	258	366	291	183	67	5	0	0	0	0	0	1367
mvi	99	118	118	109	59	12	2	0	0	0	0	0	516
total	295	376	484	401	242	79	7	0	0	0	0	0	1883
Totaal													
hst - fin	10037	13182	18659	14844	9315	3404	274	0	0	0	0	0	69715
mvi	5025	6009	6018	5582	3019	601	84	0	0	0	0	0	26337
total	15061	19191	24677	20427	12334	4005	358	0	0	0	0	0	96052

ANNEXE 8

(Mio BEF 1999)

THE UNIVERSITY OF CHICAGO

ANNEXE 9

Répartition régionale

	VL				
	infra	TGV	RER	Total	%
2001	8.606	3.307	14	11.926	60,0
2002	7.345	5.252	20	12.618	60,0
2003	7.950	5.372	384	13.706	60,0
2004	8.716	4.591	860	14.167	60,0
2005	10.150	2.577	1.891	14.617	60,0
2006	15.440	472	2.671	18.583	60,0
2007	21.445	57	3.275	24.777	60,0
2008	23.635		3.160	26.795	60,0
2009	23.665		2.704	26.369	60,0
2010	21.369		2.164	23.533	60,0
2011	19.841		1.149	20.989	60,0
2012	16.653		396	17.049	60,0

	W				
	infra	TGV	RER	Total	%
2001	6.404	1.538	10	7.952	40,0
2002	7.676	734	10	8.419	40,0
2003	8.115	540	483	9.137	40,0
2004	8.090	482	873	9.445	40,0
2005	7.547	383	1.825	9.755	40,0
2006	9.420	117	2.842	12.379	40,0
2007	12.584	25	3.909	16.518	40,0
2008	14.244		3.619	17.863	40,0
2009	14.840		2.739	17.579	40,0
2010	12.929		2.759	15.688	40,0
2011	11.718		2.275	13.993	40,0
2012	9.699		1.667	11.366	40,0

UCC Stratégie et Développement

PLAN D'INVESTISSEMENTS 2001 - 2012

1. Conseil d'administration de la SNCB du 26 janvier 2001

Lors de sa séance du 26 janvier 2001, le Conseil d'administration de la SNCB a marqué son accord sur une proposition de plan décennal d'investissements portant sur la période 2001 - 2010.

Ce plan de base tel que proposé par la SNCB impliquait des moyens financiers à hauteur de 643,9 Mia BEF (valeur 1999) répartis selon les trois sources suivantes :

- Fonds propres et financement alternatif : 54,1 Mia BEF
- Financière TGV : 68,3 Mia BEF
- Ministère des communications : nécessaire : 521,5 Mia BEF
disponible : 376,2 Mia BEF, soit – 145,3 Mia
- Solde à financer : 145,3 Mia BEF

L'équilibre global de ce plan de base se présentait de la manière suivante :

Maintien de capacité	113,5 Mia
Extension de capacité	105,6 Mia
Matériel roulant	137,4 Mia
Accueil voyageurs	23,7 Mia
Matériel de production	34,7 Mia
TGV	96,1 Mia
Mobilité Bruxelles infra	132,9 Mia
TOTAL	643,9 Mia

Les projets d'investissements y correspondant ont été décrits dans les documents CA 2001/2¹ et CA 2001/2 complémentaire² du 26 janvier 2001.

2. Décision du Gouvernement du 30 mars 2001

Sous son point II.2, la note au Conseil des Ministres approuvée par le Gouvernement en sa séance du 30 mars 2001 mentionne ce qui suit:

¹ « Contribution de la SNCB à la politique d'accroissement de la mobilité par le rail – Projet de plan décennal d'investissements 2001/2010 »

² « Contribution de la SNCB à la politique d'accroissement de la mobilité par le rail – Projet de plan décennal d'investissements 2001/2010. Document complémentaire. »

« Dans le cadre des priorités fixées par le Gouvernement les 11 février et 17 octobre 2000, la SNCB a élaboré un projet de plan pluriannuel d'investissements qui doit permettre à la société d'enregistrer une avancée spectaculaire en matière d'offre, de capacité, de sécurité et de confort. La proposition de la SNCB répond aux options stratégiques décrites ci-dessus que le Gouvernement souhaite arrêter pour chacun des trois segments de transport. Le plan d'investissement sera soumis aux régions pour concertation et sera le cas échéant adapté. Après consultation des Régions, un accord de coopération sera conclu traitant des incidences du plan d'investissement sur l'aménagement du territoire.

Les efforts d'investissements d'un montant de 644 milliards de BEF (en francs 99) se concentrent essentiellement sur les axes suivants :

- *l'achat de matériel en vue d'accroître qualitativement et quantitativement le transport de voyageurs ;*
- *les investissements nécessaires à l'augmentation de la capacité d'accueil de Bruxelles ;*
- *le désenclavement des ports, des terminaux multimodaux et de l'aéroport de Zaventem ;*
- *la modernisation des grands axes ;*
- *le dédoublement de certaines lignes ferroviaires en fonction de la capacité disponible sur les lignes existantes ;*
- *l'amélioration qualitative de l'accueil réservé aux voyageurs.*

Le Gouvernement ne dispose cependant pas des moyens financiers permettant de réaliser ces nombreux investissements dans une période de 10 ans. Par conséquent, ces investissements devront s'étaler sur une période de quinze ans. Vu l'importance que revêt cette opération, le Gouvernement souhaite néanmoins consentir un effort supplémentaire et propose à la SNCB un éventail de moyens de financement alternatifs qui doivent permettre à la SNCB de réaliser ce plan d'investissements dans les douze ans. Ces modes de financement alternatifs ne peuvent avoir d'incidence sur les dépenses primaires. »

Le Gouvernement a en conséquence élaboré une « proposition budgétaire » de plan d'investissements à 12 ans (cf § 3), et s'agissant des modes de financements alternatifs, il évoque les pistes suivantes :

- | | |
|-------------------------------|-----------------|
| • Cofinancement génie civil : | 25 à 35 Mia BEF |
| • Leasing : | 25 à 30 Mia BEF |
| • Partenariat public/privé : | 7 à 12 Mia BEF |
| • Vente d'actif : | 18 à 22 Mia BEF |
| • BEI : | pour mémoire |
| • Pays voisins : | pour mémoire |

Total : 75 à 99 Mia BEF + BEI + pays voisins

3. Proposition de la SNCB

Compte tenu de ces divers éléments, la SNCB a élaboré une proposition de plan d'investissements pour la période 2001-2012.

Le tableau ci-après synthétise :

- la proposition initiale de la SNCB pour la période 2001-2010
- la proposition du Gouvernement pour la période 2001-2012
- la proposition de la SNCB pour la période 2001-2012

Mia BEF 1999	SNCB 2001-2010	Gvt 2001-2012	SNCB 2001-2012
Maintien capacité	113,5	136,2	143,1
Extension capacité, dont	238,5	238,5	238,7
• extension classique en cours	5,0	5,0	5,3
• extension classique en projet	100,6	100,6	100,5
• extension complément mobilité Bxl	} 70,4	70,4	70,4
• extension RER	} 132,9	62,5	62,5
Accueil voyageurs	23,7	23,7	23,7
Sous-total infrastructure classique	375,7	398,4	405,5
Matériel roulant trains, dont	119,0	129,5	130,6
• maintien de capacité	90,4	97,6	95,3
• extension de capacité	20,0	21,6	24,9
• TGV	8,6	10,3	10,4
Matériel roulant wagons	18,4	19,9	19,9
Sous-total matériel roulant	137,4	149,4	150,5
Moyens de production MI	9,6	9,8	9,8
Ateliers matériel roulant	10,6	10,8	10,8
Informatique + divers	14,6	14,9	14,9
Sous-total outils production	34,8	35,5	35,5
Infra TGV pur	69,7	69,7	69,7
Infra TGV mixte	26,3	26,3	26,3
Sous-total TGV	96,0	96,0	96,1³
Total général	643,9	679,3	687,6
Fonds propres + financement alternatif	54,1	65,0	65,0
TGV Fin	68,3	68,3	68,3
MCI classique + TGV mixte	313,7	391,0	391,0
RER Bruxelles	62,5	62,5	62,5
Europe (ETCS)	-	-	3,3
Total financement	498,6	586,8	590,1
Solde à financer	145,3	92,5	97,5

Remarques :

1. Selon les propositions du Gouvernement, le solde de 97,5 Mia BEF devrait être financé via les modes de financements alternatifs dont question au § 2 (cofinancement travaux de génie civil, partenariat public/privé, leasing, etc...).

³ En réalité 96.052 arrondis automatiquement à 96,1

2. L'augmentation globale des besoins de 8,3 Mia BEF par rapport aux propositions du Gouvernement est due à l'accélération du programme de déploiement du système interopérable européen de signalisation ETCS dont l'achèvement est prévu à l'horizon 2010. Ces 8,3 Mia BEF se répartissent selon les rubriques suivantes :

- maintien de capacité : + 6,9 Mia BEF
- extension de capacité : + 0,2 Mia BEF
- matériel roulant : + 1,1 Mia BEF

(pour mémoire, + 0,1 Mia BEF pour TGV suite problème arrondis - cf. renvoi 3 page 3)

3. A noter que l'on peut espérer un soutien financier européen de l'ordre de 3,3 Mia BEF pour le développement de ce projet, de sorte que le solde à financer n'augmente que de 5 Mia BEF par rapport aux propositions du Gouvernement (de 92,5 Mia BEF à 97,5 Mia BEF).

4. Principales composantes du plan de la SNCB

Mis à part l'accélération du développement du projet ETCS, aucune modification n'a été apportée à la nature physique des projets d'investissements figurant dans le plan de base initial de la SNCB, et seule leur programmation dans le temps a été adaptée compte tenu de l'allongement de la période considérée et des contraintes budgétaires.

Pour ce qui concerne les descriptions détaillées des projets et leurs objectifs, on se référera par conséquent aux documents 2001/2 et 2001/2 complémentaire présentés au conseil d'administration du 26 janvier 2001.

4.1. Présentation générale

L'équilibre global du plan 2001 – 2012 se présente de la manière suivante :

Maintien de capacité	143,1 Mia, soit + 29,6 Mia p.r. au plan 2001-2010
Extension de capacité	176,2 Mia, soit + 70,6 Mia
Matériel roulant	150,5 Mia, soit + 13,1 Mia
Accueil voyageurs	23,7 Mia, soit + 0,0 Mia
Matériel de production	35,5 Mia, soit + 0,8 Mia
TGV	96,1 Mia, soit + 0,0 Mia
Mobilité Bruxelles infra	62,5 Mia, soit - 70,4 Mia
TOTAL	687,6 Mia, soit + 43,7 Mia....

L'annexe 1 donne le détail de 2001 à 2012 des diverses rubriques composant le plan.

4.2. Maintien de capacité

Budget proposé : 143,1 Mia BEF sur la période 2001-2012, soit + 29,6 Mia par rapport au plan de base initial 2001-2010.

L'annexe 2 analyse en détail les divers projets. En synthèse, les deux adaptations suivantes ont été effectuées par rapport au plan de base initial de la SNCB :

- extrapolation des montants 2001–2010 à 2001–2012 ;
- accélération du programme de déploiement de l'ETCS dont l'achèvement est prévu en 2010.

4.3. Extension de capacité classique

Budget proposé : 176,2 Mia BEF sur la période 2001-2012, soit + 70,6 Mia BEF par rapport au plan de base initial 2001-2010.

Etant donné que les investissements RER ont été plafonnés à 62,5 Mia BEF, on a opéré un transfert des investissements de la rubrique « mobilité Bruxelles » vers la rubrique « extension classique », la somme des deux restant inchangée (hormis l'ajustement de 0,2 Mia BEF dont question en haut de la page 4).

La nature des projet n'a pas été modifiée et leurs objectifs résultent des grands problèmes de capacité exposés précédemment. Pour rappel, ces problèmes de capacité se posent essentiellement :

- dans les zones d'Anvers et de Zeebrugge
- dans la zone de l'aéroport de Bruxelles National
- dans la jonction Nord-Midi et la zone de Bruxelles Nord et Schaerbeek
- sur les lignes axiales autour de Bruxelles
- sur les grands axes d'acheminement

Le budget de 176,2 Mia BEF se répartit globalement de la manière suivante :

- Zone d'Anvers.....	53,7 Mia BEF
- Zone de Zeebrugge.....	2,7 Mia BEF
- Axes principaux.....	24,6 Mia BEF
- GSM – R.....	4,8 Mia BEF
- Zones de Namur, Malines et Louvain.....	5,5 Mia BEF
- Zone de Gand.....	7,6 Mia BEF
- Zone de Bruxelles Nord, Schaerbeek et ligne 28.....	15,8 Mia BEF
- Zone de l'aéroport de Bruxelles National (diabolo)....	15,0 Mia BEF
- Ligne nouvelle Louvain la Neuve-St Bernart.....	19,9 Mia BEF
- Ligne nouvelle Dausseulx-Gosselies.....	18,9 Mia BEF
- Divers.....	7,7 Mia BEF

Les projets relatifs au diabolo et aux lignes nouvelles sont décrits dans le document 2001/2 complémentaire présenté au conseil d'administration du 26 janvier 2001.

A noter toutefois qu'en ce qui concerne la liaison Dausseulx-Gosselies, le raccordement de l'aéroport à la ligne nouvelle d'une part et à la ligne 140 d'autre part fait actuellement l'objet d'un réexamen, compte tenu des nouvelles options retenues en matière de localisation du bâtiment aéroportuaire (déplacement côté Nord). En tout état de cause, le raccordement de l'aéroport à la ligne 140 pourrait constituer la 1ère phase du projet.

Du fait du lissage des projets dans le temps, l'achèvement des grands projets a été en général retardé de 2 ans

L'annexe 3 donne le détail de la nouvelle programmation proposée.

4.4. Accueil des voyageurs

Budget proposé : 23,7 Mia BEF sur la période 2001-2012, soit le même que celui du plan de base initial 2001-2010, ce qui correspond à une réduction moyenne annuelle de 16,7 %.

L'annexe 4 détaille les divers projets.

Le montant global pour la période 2001-2012 étant resté identique à celui proposé pour la période 2001-2010, on a procédé au lissage des divers projets compte tenu de l'état d'avancement de ceux actuellement en cours.

4.5. Matériel roulant

Budget proposé : 150,5 Mia BEF sur la période 2001-2012, soit + 13,1 Mia BEF par rapport au plan de base initial 2001-2010, ce qui correspond à une réduction moyenne annuelle de 8,7 %.

L'annexe 5 analyse en détail les divers projets. En synthèse, la croissance du budget se manifeste essentiellement au niveau :

- de l'acquisition d'automotrices (+ 4,85 Mia)
- de la modernisation des voitures M5 (+2,1 Mia)
- de l'acquisition des locomotives de manoeuvre (+ 2,2 Mia)
- de l'acquisition des rames TGV (+ 1,8 Mia)
- de l'équipement ETCS (+ 1,7 Mia)
- de l'acquisition de wagons (+ 1,5 Mia)

S'agissant du nombre de places en service intérieur, il évoluait de 247.000 à 305.000 en 2010 (hors RER) dans le plan de base initial de la SNCB, ce qui représentait une croissance de l'ordre de 23 %.

Compte tenu des acquisitions supplémentaires envisagées dans le plan à 12 ans, il évoluera de 247.000 à 315.000 en 2012 (hors RER), ce qui représente une progression de 27 %.

En ce qui concerne la programmation, on a évité au maximum, nonobstant les difficultés budgétaires, de lisser les programmes d'acquisition dans le temps ; les modifications essentielles concernent les acquisitions suivantes :

- les rames Bxl-Breda : 2002-2005 devient 2004-2007
- les 100 voitures double étage complémentaires : 2004-2009 devient 2004-2006
- les 115 locomotives électriques : 2004-2010 devient 2007-2012
- les 80 locomotives de manoeuvre : 2003-2009 devient 2001-2005
- les rames TGV : 2004-2008 devient 2005-2010

4.6. Outils de production

Budget proposé : 35,5 Mia BEF sur la période 2001-2012, soit + 0,8 Mia BEF par rapport au plan de base initial 2001-2010.

Pour rappel, cette rubrique rassemble les projets d'investissements en rapport avec

- les ateliers et outillages de l'infrastructure
- les ateliers du matériel roulant
- l'informatique et les bâtiments administratifs

Pour chacune de ces rubriques, les montants pour la période 2001-2012 ont été obtenus en majorant de 2 % les montants initialement prévus pour la période 2001-2010, ce qui correspond à une réduction moyenne annuelle de 15 %.⁴

Les projets initialement prévus ont été lissés dans le temps compte tenu de cette contrainte et de leur état actuel d'avancement.

L'annexe 6 détaille les divers projets.

4.7. Le projet TGV

Aucune modification n'a été apportée tant au niveau des montants budgétés, soit 96,1 Mia BEF, qu'au niveau de la programmation.

L'annexe 7 donne les détails relatifs à ce projet

4.8. RER Bruxelles

Budget proposé : 62,5 Mia BEF sur la période 2001-2012, soit – 70,4 Mia BEF par rapport au plan de base initial 2001-2010 (cf. § 4.3)

⁴ En réalité, le raisonnement a consisté à réduire les propositions initiales sur 10 ans de la SNCB de 15 % et à extrapoler ce nouveau montant à 12 ans.

Les investissements repris dans cette rubrique correspondent à ceux qui ont été décrits dans le document présenté au conseil d'administration le 27 mars 2001⁵ sous la rubrique « investissements RER sensu stricto », c'est à dire :

En Mia BEF 99		Echéancier plan initial de base 2001-2010	Echéancier plan 2001-2012
Aménagements gares et parkings	3,7 ⁶	2003-2010	2003-2012
L 124 : 3ème et 4ème voie Linkebeek-Braine l'Alleud	10,2	2003-2010	2003-2010
L 124 : 3ème et 4ème voie Braine l'Alleud-Nivelles	7,0	2006-2010	2006-2012 (1)
L 161 N : Watermael-Louvain la Neuve (ligne nouvelle)	20,2	2003-2010	2003-2011
Watermael-Schuman-Josaphat	9,9	2002-2009	2002-2009
L 50 A : 3ème et 4ème voie	11	2003-2010	2003-2012
Courbe de Nossegem	0,5	2004-2005	2004-2005
TOTAL	62,5		

(1) Le projet de 3 ème et 4ème voie entre Nivelles et Braine l'Alleud peut être scindé en deux phases :

Phase 1 : tronçon entre Nivelles et Lillois avec la rectification de la courbe de Baulers à réaliser entre 2006 et 2008

Phase 2 : tronçon entre Lillois et Braine l'Alleud à réaliser entre 2009 et 2012

L'annexe 8 donne les détails de la programmation retenue. Pour ce qui concerne la description physique des projets, on se référera au document CA 2001/2 complémentaire du 26 janvier 2001.

5. Répartition régionale

Telle que proposée, la programmation des investissements respecte la clé de répartition 60/40 chaque année. On se reportera à l'annexe 9 à ce sujet

6. Financement

Comme mentionné dans le tableau récapitulatif de la page 3, cette proposition de plan d'investissements implique un financement complémentaire de 97,5 Mia BEF sur la période 2001 – 2012 et ce, en supposant un financement européen pour le projet ETCS à hauteur de 3,3 Mia BEF.

⁵ Document CA 2001/113 du 27 mars 2001 intitulé « RER – Mise en oeuvre du réseau express Régional »

⁶ 800 Mio BEF ont été reportés dans la rubrique extensions classiques (complément mobilité Bruxelles) afin d'une part de respecter le montant initialement prévu pour ce projet, soit 4,5 Mia BEF, et d'autre part de respecter le plafond de 62,5 Mia BEF pour l'ensemble du RER

Les tableaux 1 et 2 figurant ci-après donnent une synthèse des besoins et du solde à financer chaque année compte tenu de la programmation proposée. Ils ont été établis sur base des hypothèses suivantes au niveau du financement :

- Financement MCI : échéancier identique à celui prévu dans le plan initial de base de 2001 à 2010 et poursuite du mécanisme en 2011 et 2012 (+1 % et + 1 Mia BEF) ;
- Financement via la Financière TGV : identique à l'échéancier prévu dans le plan de base 2001-2010 ;
- RER : libération des moyens financiers au fur et à mesure de la réalisation des projets ;
- Fonds propres : répartition homogène de 2002 à 2012

Tableau 1 : besoins

RUBRIQUES	TOTAL	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
- Maintien capacité	143,1	11,3	12,4	13,2	13,0	12,0	12,2	12,8	12,7	12,6	9,9	10,5	10,5
- Extension capacité	176,2	2,8	3,6	4,2	5,2	7,3	13,0	21,1	25,0	26,2	26,0	23,1	18,9
- Accueil	23,7	3,0	2,3	2,3	2,1	1,8	1,8	1,8	1,8	1,7	1,7	1,7	1,7
Sous-total Infra classique	343,0	17,1	18,3	19,7	20,3	21,0	27,0	35,6	39,5	40,4	37,6	35,3	31,1
- MR trains classiques	120,2	6,7	9,7	10,4	10,4	11,4	15,4	11,2	9,7	8,5	9,5	8,4	9,0
- MR trains TGV	10,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,5	1,5	2,3	2,5	1,8	1,8	0,0	0,0
- Hg	19,9	1,6	1,8	1,6	1,5	1,3	1,5	1,5	1,5	1,7	1,8	1,9	2,2
Sous-total Matériel roulant	150,5	8,3	11,5	12,0	11,9	13,2	18,4	15,0	13,7	12,0	13,1	10,3	11,2
- Outils de production MI	9,8	0,9	1,1	1,1	0,9	0,8	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7
- Atelier MR	10,8	1,8	1,4	1,2	1,7	1,0	0,6	0,6	0,6	0,5	0,5	0,4	0,4
- Informatique + divers	14,9	1,2	2,0	1,8	1,8	1,5	0,9	0,9	1,1	1,1	0,9	0,9	0,9
Sous-total logistique	35,5	3,9	4,5	4,1	4,5	3,3	2,2	2,2	2,3	2,2	2,1	2,1	2,0
- TGV Pur	69,7	10,0	13,2	18,7	14,8	9,3	3,4	0,3					
- TGV Mixte	26,3	5,0	6,0	6,0	5,6	3,0	0,6	0,1					
Sous-total TGV	96,1	15,1	19,2	24,7	20,4	12,3	4,0	0,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
- Infrastructure RER	62,5	0,1	0,6	2,5	3,8	6,4	8,6	10,3	9,8	7,2	6,3	4,5	2,4
- Matériel RER	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Sous-total RER	62,5	0,1	0,6	2,5	3,8	6,4	8,6	10,3	9,8	7,2	6,3	4,5	2,4
Total général besoins	687,6	44,5	54,0	63,0	60,9	56,3	60,2	63,4	65,4	61,9	59,2	52,2	46,7

Tableau 2 : financements

	TOTAL	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Total général besoins	687,6	44,5	54,0	63,0	60,9	56,3	60,2	63,4	65,4	61,9	59,2	52,2	46,7
Financements	391,0	25,9	26,4	29,0	29,5	30,8	32,0	33,2	34,4	35,7	36,9	38,1	39,1
- MCI (cl+TGV)	68,3	9,7	13,0	18,4	14,5	9,1	3,3	0,3	0	0	0	0	0
- FIN TGV	62,5	0,1	0,6	2,5	3,8	6,4	8,6	10,3	9,8	7,2	6,3	4,5	2,4
- RER	65,0	7,3	5,3	5,3	5,3	5,3	5,3	5,3	5,3	5,2	5,2	5,2	5,0
- FP et Fin. Alt.	3,3	0,1	0,1	0,2	0,6	0,5	0,5	0,5	0,5	0,4	0,4	0,4	0,4
- Europe (ETCS)													
Total Financements	590,1	43,0	45,4	55,4	53,7	52,1	49,7	49,6	50,0	48,5	48,4	47,8	46,5
Solides à financer	97,5	1,5	8,6	7,6	7,2	4,2	10,5	13,8	15,4	13,4	10,8	4,4	0,2

7. Conclusions

7.1 Compte tenu des propositions formulées, le solde à financer est de :

- 29,0 Mia BEF entre 2001 et 2005
- 68,5 Mia BEF entre 2006 et 2012

7.2 Sur la période 2001 – 2005, les projets d'extension de capacité des infrastructures ont été réduits de manière sensible par rapport au plan de base initial 2001 – 2010 : ils passent de 57,6 Mia BEF à 36,5 Mia BEF, soit – 21,1 Mia BEF (hors TGV), ce qui signifie que 202 Mia BEF d'extension de capacité sont concentrés entre 2006 et 2012.

7.3 Ces projets d'extension de capacité ne peuvent être encore réduits sur la période 2001-2005 compte tenu des montants affectés à la période 2006-2012 (cf. point 7.2 ci-dessus).

7.4 De même, les investissements en matériel roulant au cours de cette période 2001-2005 ne peuvent faire l'objet d'un report complémentaire, soit qu'ils constituent la continuation de contrat actuellement en cours, soit qu'ils ont trait au démarrage de nouveaux contrats d'acquisition.

7.5 Impact sur l'endettement de la SNCB :

• l'impact du solde à financer (97,5 Mia BEF) sur l'endettement de la SNCB, charges incluses, est estimé au terme de 2012 à 137,4 Mia BEF, soit :

- ☐ Principal : 97,5 Mia BEF
- ☐ Intérêts : 39,9 Mia BEF

Cet endettement est calculé sous les hypothèses d'un remboursement « bulett » à 15 ans et d'un taux d'intérêt fixe de 6 %.

• au cas où le Gouvernement accepterait de mettre à disposition de la SNCB de manière anticipative les montants réservés pour le projet RER afin de combler le solde à financer en 2001-2002-2003-2004-2005 et 2006, la dette précitée au terme de 2012 serait réduite de 15 Mia BEF; l'utilisation provisoire de ces montants ne pourra mettre en péril la réalisation des investissements RER prévus dans le présent plan.

7.6 Conformément aux décisions du Gouvernement au sujet du financement global du plan pluriannuel d'investissements de la SNCB, celle-ci examinera toutes les sources de financement possibles. Les projets élaborés seront examinés par le Conseil d'Administration dès la signature de l'accord de coopération entre le Gouvernement fédéral et les Régions relatif au plan d'investissements.

A N N E X E 1

Présentation générale

	RUBRIQUE												
	TOT.	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
1-1-1 Investissement d'intérêt général / Investeringen van algemeen nut	2.185	404	435	193	173	140	180	115	105	110	110	110	110
1-2 Modernisation des noeuds / Modernisering knooppunten	14.600	1.804	2.134	2.343	1.947	1.125	818	778	800	806	715	665	665
1-3 Modernisation des grands axes / Modernisering grote assen	64.212	3.863	4.403	5.926	6.054	6.185	5.736	5.717	5.608	5.296	4.489	5.350	5.566
1-4 Axes complémentaires / Aanvullende assen	25.478	1.670	2.029	1.670	1.734	1.615	2.575	3.153	3.035	3.156	1.791	1.580	1.450
1-5 Voies accessoires / Bijsporen	3.698	359	254	260	285	285	285	285	340	340	335	335	335
1-6 Infrastructures marchandises / Infrastructuur goederen	11.469	1.248	1.122	970	1.014	814	905	1.051	989	1.102	785	759	709
1-7 Ouvrages d'art / Kunstwerken	13.052	872	1.346	1.180	960	960	980	990	1.170	1.140	1.150	1.150	1.154
1-8 Passages à niveau / Overwegen	5.383	386	289	441	631	631	520	490	446	471	371	371	336
1-9 Installations de sécurité / Veiligheidsinstallatie	3.066	669	433	247	203	198	186	185	190	185	190	190	190
Total malatien classique (hors accueilli) / Totaal klassiek behoud (zonder onthaal)	143.143	11.275	12.445	13.230	13.021	11.953	12.205	12.764	12.683	12.606	9.936	10.510	10.515
Total malatien classique / Totaal klassiek behoud	23.745	3.049	2.302	2.303	2.119	1.809	1.802	1.794	1.840	1.655	1.667	1.706	1.699
Total malatien classique / Totaal klassiek behoud	310.031	14.324	14.747	15.533	15.140	13.762	14.007	14.358	14.523	14.261	11.603	12.216	12.214
hors mobilité Bruxelles / zonder mobiliteit Brussel	105.822	2.761	3.113	3.348	3.976	5.192	9.053	12.971	10.970	14.873	13.645	11.975	9.959
Mobilité Bruxelles / Mobiliteit Brussel	70.355	20	440	840	1.200	2.095	3.900	8.080	14.070	11.310	12.355	11.105	8.945
Extensioes classiques / Klassieke uitbreidingen	176.177	2.781	3.553	4.188	5.176	7.287	12.953	21.051	25.026	26.183	25.995	23.080	18.904
Extensioes classiques / Klassieke uitbreidingen	62.480	100	623	2.487	3.810	6.420	8.600	10.300	9.770	7.220	6.300	4.460	2.390
Total extensioes classiques / totaal klassieke uitbreidingen	238.657	2.881	4.176	6.675	8.986	13.707	21.553	31.351	34.796	33.403	32.295	27.540	21.294
Total infrastructure / Totaal infrastructuur	405.545	17.205	18.923	22.208	24.126	27.469	35.560	45.909	49.319	47.664	43.898	39.756	33.508
Bâtiment de service / Dienstegebouwen	3.736	419	553	553	408	298	213	213	200	200	200	240	240
Restructuration, équipements / Herstructurering, uitrustingen	6.040	484	530	530	530	509	489	489	489	489	489	506	506
Total restructuration / Totaal herstructurering:	9.776	903	1.082	1.083	938	807	702	702	689	689	689	746	746
Atelier - Equipement - Entretien court terme	2.031	275	340	68	255	179	170	134	134	134	134	104	104
Atelier - Equipement - Entretien long terme	1.777	221	157	157	157	157	157	157	157	128	128	100	100
Atelier - Equipement - Wagons	1.099	187	116	128	85	85	94	94	77	85	60	50	40
Total atelier - équipement / Totaal werkplaats - uitrusting:	4.906	683	614	353	497	421	421	385	368	347	321	254	244
Atelier - Infrastructure - Entretien court terme	4.305	909	655	680	1.105	468	87	87	87	57	57	57	57
Atelier - Infrastructure - Entretien long terme	863	46	77	77	77	77	77	77	77	77	77	64	64
Atelier - Infrastructure - Wagons	774	187	77	72	60	60	55	55	47	26	47	45	45
Total atelier - infrastructure / Totaal werkplaats - infrastructuur:	5.942	1.142	808	829	1.241	604	219	219	210	159	180	166	166
Wagons / Wagen	19.900	1.602	1.790	1.614	1.498	1.308	1.503	1.493	1.498	1.668	1.842	1.918	2.166
Train / Trein	130.605	6.697	9.697	10.402	10.374	11.903	16.871	13.458	12.234	10.299	11.305	8.370	8.995
Total matériel roulant / Totaal rollend materieel:	150.505	8.299	11.487	12.016	11.872	13.211	18.374	14.951	13.732	11.967	13.147	10.288	11.161
Bâtiments de direction + divers / Directiegebouwen + diversen	5.280	304	1.014	851	766	553	213	313	263	243	243	265	252
Facility Management	990	95	83	83	84	84	84	84	84	84	86	80	59
Total divers / Totaal diversen:	6.270	399	1.097	934	850	637	297	397	347	327	329	345	311
Informatique (fonds propres) / Informatica (eigen fonds)	2.750	354	199	213	213	213	213	213	213	213	213	250	311
Informatique (MCI) / Informatica (MVI)	5.840	402	668	657	763	610	387	298	511	511	384	350	299
Total Informatique / Totaal Informatica:	8.590	756	867	870	976	823	600	511	724	724	597	600	542
GV - Fin. TGV	69.715	10.037	13.182	18.659	14.844	9.315	3.404	274	0	0	0	0	0
GV - Mixte	26.337	5.025	6.009	6.018	5.582	3.019	601	84	0	0	0	0	0
Total TGV / Totaal HST:	96.052	15.061	19.191	24.677	20.427	12.334	4.005	358	0	0	0	0	0
Total général / Algemeen totaal	687.586	44.448	54.069	62.969	60.927	56.305	60.177	63.432	65.389	61.877	59.161	52.155	46.678

A N N E X E 2

Maintien de capacité

Rubrique / Rubriek	Tot.	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
I-1 Investissements d'intérêt général / Investerings van algemeen	2.185	404	435	193	173	140	180	115	185	110	110	110	110
Maintien de capacité / Capaciteitsbehoud:	2.185	404	435	193	173	140	180	115	185	110	110	110	110
I-2 Modernisation des nouveaux / Modernisering knooppunten	14.600	1.804	2.134	2.343	1.947	1.125	818	778	800	806	715	665	665
Maintien de capacité / Capaciteitsbehoud:	14.600	1.804	2.134	2.343	1.947	1.125	818	778	800	806	715	665	665
I-3 Modernisation des grands axes / Modernisering grote assen	64.212	3.863	4.403	5.926	6.054	6.185	5.756	5.717	5.608	5.296	4.489	5.350	5.566
Maintien de capacité / Capaciteitsbehoud:	64.212	3.863	4.403	5.926	6.054	6.185	5.756	5.717	5.608	5.296	4.489	5.350	5.566
I-4 Axes complémentaires / Aanvullende assen	25.478	1.670	2.029	1.670	1.754	1.615	2.575	3.153	3.035	3.156	1.791	1.580	1.450
Maintien de capacité / Capaciteitsbehoud:	25.478	1.670	2.029	1.670	1.754	1.615	2.575	3.153	3.035	3.156	1.791	1.580	1.450
I-5 Voies accessoires / Bijsporen	3.698	359	254	260	285	285	285	285	340	340	335	335	335
Maintien de capacité / Capaciteitsbehoud:	3.698	359	254	260	285	285	285	285	340	340	335	335	335
I-6 Infrastructures marchandises / Infrastructuur goederen	11.469	1.248	1.122	970	1.014	814	905	1.051	989	1.102	785	759	709
Maintien de capacité / Capaciteitsbehoud:	11.469	1.248	1.122	970	1.014	814	905	1.051	989	1.102	785	759	709
I-7 Ouvrages d'art / Kunstwerken	13.052	872	1.346	1.180	960	960	980	990	1.170	1.140	1.150	1.150	1.154
Maintien de capacité / Capaciteitsbehoud:	13.052	872	1.346	1.180	960	960	980	990	1.170	1.140	1.150	1.150	1.154
I-8 Passages à niveau / Overwegen	5.383	386	289	441	631	631	520	490	446	471	371	371	336
Maintien de capacité / Capaciteitsbehoud:	5.383	386	289	441	631	631	520	490	446	471	371	371	336
I-9 Installations de sécurité / Veiligheidsinstallatie	3.067	669	433	247	203	198	186	185	190	185	190	190	190
Maintien de capacité / Capaciteitsbehoud:	3.067	669	433	247	203	198	186	185	190	185	190	190	190
I-10 Accueil clientèle / Onthaal reizigers	23.745	2.512	2.897	3.121	3.133	2.712	2.144	1.591	1.364	1.072	1.102	1.057	1.040
Maintien de capacité / Capaciteitsbehoud:	23.745	2.512	2.897	3.121	3.133	2.712	2.144	1.591	1.364	1.072	1.102	1.057	1.040
Maintien de capacité / Capaciteitsbehoud:	143.143	11.275	12.445	13.230	13.021	11.953	12.205	12.764	12.683	12.606	9.936	10.510	10.515

Rubrique / Rubriek		Tot.	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
I-1 Investissements d'intérêt général / Investerings van algemeen nut		2.185	404	435	193	173	140	180	115	105	110	110	110	110
Département		2.185	404	435	193	173	140	180	115	105	110	110	110	110
Maintien de capacité / Capaciteitsbehoud		1.540	400	334	143	123	65	85	65	65	65	65	65	65
Téléphonie opérationnelle		645	4	101	50	50	75	95	50	40	45	45	45	45
Total maintien de capacité / Totaal capaciteitsbehoud:		2.185	404	435	193	173	140	180	115	105	110	110	110	110
I-2 Modernisation des nœuds / Modernisering knooppunten		14.600	1.804	2.134	2.343	1.947	1.125	818	778	800	806	715	665	665
Bruxelles / Brussel		7.305	1.291	1.147	1.096	743	588	438	418	392	392	300	250	250
Maintien de capacité / Capaciteitsbehoud		7.305	1.291	1.147	1.096	743	588	438	418	392	392	300	250	250
Total maintien de capacité / Totaal capaciteitsbehoud:		7.305	1.291	1.147	1.096	743	588	438	418	392	392	300	250	250
Antwerpen		2.967	262	395	370	411	160	160	160	209	210	210	210	210
Capaciteitsbehoud		2.967	262	395	370	411	160	160	160	209	210	210	210	210
Total capaciteitsbehoud:		2.967	262	395	370	411	160	160	160	209	210	210	210	210
Gent		1.376	7	143	224	190	175	110	90	87	80	90	90	90
Capaciteitsbehoud		1.376	7	143	224	190	175	110	90	87	80	90	90	90
Total capaciteitsbehoud:		1.376	7	143	224	190	175	110	90	87	80	90	90	90
Liège		1.683	196	352	503	370	70	25	25	27	25	30	30	30
Maintien de capacité		1.683	196	352	503	370	70	25	25	27	25	30	30	30
Total maintien de capacité:		1.683	196	352	503	370	70	25	25	27	25	30	30	30
Charleroi		1.269	48	97	150	233	132	85	85	85	99	85	85	85
Maintien de capacité		1.269	48	97	150	233	132	85	85	85	99	85	85	85
Total maintien de capacité:		1.269	48	97	150	233	132	85	85	85	99	85	85	85
I-3 Modernisation des grands axes / Modernisering grote assen		64.212	3.863	4.403	5.926	6.054	6.185	5.756	5.717	5.608	5.296	4.489	5.350	5.566
Axe 1 / As 1		14.077	1.595	963	2.306	2.308	1.224	975	905	775	770	756	750	750
Maintien de capacité / Capaciteitsbehoud		14.077	1.595	963	2.306	2.308	1.224	975	905	775	770	756	750	750
I.36.35: Bocht Leuven		10.101	1.443	420	1.566	1.682	902	731	690	527	578	514	525	525
I.2.1: Sint-Truiden verlengen kruisingsstation		3.976	152	543	740	626	322	244	215	248	193	242	225	225
Totaal capaciteitsuitbreiding:		14.077	1.595	963	2.306	2.308	1.224	975	905	775	770	756	750	750
I.50.1: 200 km/u		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Axe 2 / As 2		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Maintien de capacité / Capaciteitsbehoud		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Total capaciteitsbehoud:		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Axe 3 / As 3		10.476	824	961	1.010	965	1.594	1.088	764	675	600	595	700	700
Maintien de capacité		10.476	824	961	1.010	965	1.594	1.088	764	675	600	595	700	700
Total maintien de capacité:		10.476	824	961	1.010	965	1.594	1.088	764	675	600	595	700	700
Axe 4 / As 4		5.550	217	280	489	504	925	653	449	405	360	387	441	441
Maintien de capacité / Capaciteitsbehoud		5.550	217	280	489	504	925	653	449	405	360	387	441	441
Total capaciteitsbehoud:		5.550	217	280	489	504	925	653	449	405	360	387	441	441
Total maintien de capacité:		5.550	217	280	489	504	925	653	449	405	360	387	441	441
Total maintien de capacité / Totaal capaciteitsbehoud:		5.550	217	280	489	504	925	653	449	405	360	387	441	441

Rubrique / Rubriek	Tot.	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Axe 5 / As 5	9.124	439	606	645	795	630	804	931	873	854	747	900	900
Maintien de capacité	9.124	439	606	645	795	630	804	931	873	854	747	900	900
Total maintien de capacité:	9.124	439	606	645	795	630	804	931	873	854	747	900	900
Axe 6 / As 6	3.539	66	364	295	305	280	285	295	295	229	90	400	600
Maintien de capacité	3.539	66	364	295	305	280	285	295	295	229	90	400	600
Total maintien de capacité:	3.539	66	364	295	305	280	285	295	295	229	90	400	600
Axe 7 / As 7	2.108	21	99	40	65	20	180	170	502	269	242	250	250
Maintien de capacité	2.108	21	99	40	65	20	180	170	502	269	242	250	250
Total maintien de capacité:	2.108	21	99	40	65	20	180	170	502	269	242	250	250
Axe 8 / As 8	3.460	44	54	260	90	270	250	390	463	440	399	400	400
Maintien de capacité	3.460	44	54	260	90	270	250	390	463	440	399	400	400
Total maintien de capacité:	3.460	44	54	260	90	270	250	390	463	440	399	400	400
I-4 Axes complémentaires / Aanvullende assen	23.478	1.670	2.029	1.670	1.754	1.615	2.575	3.153	3.035	3.156	1.791	1.580	1.450
District Noord-Oost	6.179	438	332	313	420	470	755	767	626	653	405	500	500
Capaciteitsbehoud	6.179	438	332	313	420	470	755	767	626	653	405	500	500
Total capaciteitsbehoud:	6.179	438	332	313	420	470	755	767	626	653	405	500	500
District Noord-West	6.878	508	857	442	399	385	518	732	855	847	467	468	400
Capaciteitsbehoud	6.878	508	857	442	399	385	518	732	855	847	467	468	400
Total capaciteitsbehoud:	6.878	508	857	442	399	385	518	732	855	847	467	468	400
District Sud-Est	7.509	504	440	415	655	460	654	1.029	1.041	1.015	596	350	350
Maintien de capacité	7.509	504	440	415	655	460	654	1.029	1.041	1.015	596	350	350
Total maintien de capacité:	7.509	504	440	415	655	460	654	1.029	1.041	1.015	596	350	350
District Sud-Ouest	4.912	220	400	500	280	300	648	625	513	641	323	262	200
Maintien de capacité	4.912	220	400	500	280	300	648	625	513	641	323	262	200
Total maintien de capacité:	4.912	220	400	500	280	300	648	625	513	641	323	262	200
I-5 Voies accessoires / Bijsporen	3.698	359	254	260	285	285	285	285	340	340	335	335	335
District Noord-Oost	1.485	155	85	105	110	110	110	110	140	140	140	140	140
Capaciteitsbehoud	1.485	155	85	105	110	110	110	110	140	140	140	140	140
Total capaciteitsbehoud:	1.485	155	85	105	110	110	110	110	140	140	140	140	140
District Noord-West	751	78	48	50	50	50	50	50	75	75	75	75	75
Capaciteitsbehoud	751	78	48	50	50	50	50	50	75	75	75	75	75
Total capaciteitsbehoud:	751	78	48	50	50	50	50	50	75	75	75	75	75
District Sud-Est	1.172	57	115	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Maintien de capacité	1.172	57	115	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Total maintien de capacité:	1.172	57	115	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
District Sud-Ouest	290	69	6	5	25	25	25	25	25	25	20	20	20
Maintien de capacité	290	69	6	5	25	25	25	25	25	25	20	20	20
Total maintien de capacité:	290	69	6	5	25	25	25	25	25	25	20	20	20

SNCB / NMBS PLAN 2001-2012
 Maintien de capacité infrastructure classique Capaciteitsbehoud klassiek infrastructuur
 (Mio BEF 90)

Rubrique / Rubriek	Tot.	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
1-6 Infrastructures marchandises / Infrastructuur goederen	11.469	1.248	1.122	970	1.014	814	905	1.051	989	1.102	785	759	709
District Centre	71	7	25	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4
Autres Installations en gares / Andere Installaties in stations	71	7	25	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4
Maintien de capacité : Capacité/behoud	71	7	25	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4
Total maintien de capacité / Totaal capaciteitsbehoud:	71	7	25	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4
District NO	5.694	617	520	450	545	435	436	470	480	530	380	415	415
Haven van Antwerpen - Antwerpen-Noord	5.694	617	520	450	545	435	436	470	480	530	380	415	415
Capacité/behoud	5.694	617	520	450	545	435	436	470	480	530	380	415	415
Totaal capaciteitsbehoud:	5.694	617	520	450	545	435	436	470	480	530	380	415	415
Andere Installaties	203	8	30	20	20	20	15	15	15	15	15	15	15
Capacité/behoud	203	8	30	20	20	20	15	15	15	15	15	15	15
Totaal capaciteitsbehoud:	203	8	30	20	20	20	15	15	15	15	15	15	15
District NW	2.682	176	351	185	195	200	240	290	240	240	195	185	185
Haven van Gent	2.682	176	351	185	195	200	240	290	240	240	195	185	185
Capacité/behoud	2.682	176	351	185	195	200	240	290	240	240	195	185	185
Totaal capaciteitsbehoud:	2.682	176	351	185	195	200	240	290	240	240	195	185	185
Haven van Zeebrugge	1.120	96	164	85	90	90	85	85	85	90	90	80	80
Capacité/behoud	1.120	96	164	85	90	90	85	85	85	90	90	80	80
Totaal capaciteitsbehoud:	1.120	96	164	85	90	90	85	85	85	90	90	80	80

Rubrique / Rubriek	Tot.	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Autres installations	210	0	35	20	25	25	15	15	15	15	15	15	15
Capaciteitsbehoud	210	0	35	20	25	25	15	15	15	15	15	15	15
Totaal capaciteitsbehoud:	210	0	35	20	25	25	15	15	15	15	15	15	15
District SE	2.591	441	204	290	230	135	195	247	225	288	166	115	65
Athus-Meuse	2.422	441	185	275	215	120	170	232	210	273	151	100	50
Mantien de capacite	2.422	441	185	275	215	120	170	232	210	273	151	100	50
Totaal mantien de capacite:	2.422	441	185	275	215	120	170	232	210	273	151	100	50
Autres installations	169	0	19	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15
Mantien de capacite	169	0	19	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15
Totaal mantien de capacite:	169	0	19	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15
District SO	431	7	22	42	40	40	40	40	40	40	40	40	40
Remise en service de la ligne 147	6	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mantien de capacite	6	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totaal mantien de capacite:	425	1	22	42	40	40	40	40	40	40	40	40	40
Autres installations	425	1	22	42	40	40	40	40	40	40	40	40	40
Mantien de capacite	425	1	22	42	40	40	40	40	40	40	40	40	40
Totaal mantien de capacite:	425	1	22	42	40	40	40	40	40	40	40	40	40
1-7 Ouvrages d'art / Kunstwerken	13.052	872	1.346	1.180	960	960	980	990	1.170	1.140	1.150	1.150	1.154
District Centre	1.221	70	121	115	105	105	105	100	100	100	100	100	100
Mantien de capacite - Capaciteitsbehoud	1.221	70	121	115	105	105	105	100	100	100	100	100	100
Totaal mantien de capacite / Totaal capaciteitsbehoud:	1.221	70	121	115	105	105	105	100	100	100	100	100	100
District Noord-Oost	2.830	232	209	200	135	135	145	160	340	310	320	320	324
Capaciteitsbehoud	2.830	232	209	200	135	135	145	160	340	310	320	320	324
Totaal capaciteitsbehoud:	2.830	232	209	200	135	135	145	160	340	310	320	320	324
District Noord-West	2.451	109	317	225	200	200	200	200	200	200	200	200	200
Capaciteitsbehoud	2.451	109	317	225	200	200	200	200	200	200	200	200	200
Totaal capaciteitsbehoud:	2.451	109	317	225	200	200	200	200	200	200	200	200	200
District Sud-Est	5.120	401	599	520	400	400	400	400	400	400	400	400	400
Mantien de capacite	5.120	401	599	520	400	400	400	400	400	400	400	400	400
Totaal mantien de capacite:	5.120	401	599	520	400	400	400	400	400	400	400	400	400
District Sud-Ouest	1.430	60	100	120	120	120	130	130	130	130	130	130	130
Mantien de capacite	1.430	60	100	120	120	120	130	130	130	130	130	130	130
Totaal mantien de capacite:	1.430	60	100	120	120	120	130	130	130	130	130	130	130

Rubrique / Rubriek	Tot.	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
1-8 Passages à niveau / Overwegen	5.383	386	289	441	631	631	520	490	446	471	371	371	336
<u>District Centre</u>	<u>102</u>	<u>0</u>	<u>1</u>	<u>1</u>	<u>1</u>	<u>1</u>	<u>50</u>	<u>50</u>	<u>1</u>	<u>1</u>	<u>1</u>	<u>1</u>	<u>1</u>
<i>Capaciteitsbehoud</i>	<i>109</i>	<i>0</i>	<i>1</i>	<i>1</i>	<i>1</i>	<i>1</i>	<i>50</i>	<i>50</i>	<i>1</i>	<i>1</i>	<i>1</i>	<i>1</i>	<i>1</i>
Total maintien de capacité / Totaal capaciteitsbehoud:	109	0	1	1	1	1	50	50	1	1	1	1	1
<u>District Noord-Oost</u>	<u>1.466</u>	<u>142</u>	<u>94</u>	<u>15</u>	<u>175</u>	<u>125</u>	<u>130</u>	<u>140</u>	<u>135</u>	<u>130</u>	<u>130</u>	<u>130</u>	<u>100</u>
<i>Capaciteitsbehoud</i>	<i>1.466</i>	<i>142</i>	<i>94</i>	<i>15</i>	<i>175</i>	<i>125</i>	<i>130</i>	<i>140</i>	<i>135</i>	<i>130</i>	<i>130</i>	<i>130</i>	<i>100</i>
Totaal capaciteitsbehoud:	1.466	142	94	15	175	125	130	140	135	130	130	130	100
<u>District Noord-West</u>	<u>2.110</u>	<u>102</u>	<u>118</u>	<u>335</u>	<u>355</u>	<u>355</u>	<u>170</u>	<u>155</u>	<u>105</u>	<u>105</u>	<u>105</u>	<u>105</u>	<u>100</u>
<i>Capaciteitsbehoud</i>	<i>2.110</i>	<i>102</i>	<i>118</i>	<i>335</i>	<i>355</i>	<i>355</i>	<i>170</i>	<i>155</i>	<i>105</i>	<i>105</i>	<i>105</i>	<i>105</i>	<i>100</i>
Totaal capaciteitsbehoud:	2.110	102	118	335	355	355	170	155	105	105	105	105	100
<u>District Sud-Est</u>	<u>656</u>	<u>40</u>	<u>26</u>	<u>60</u>	<u>50</u>	<u>60</u>	<u>60</u>	<u>60</u>	<u>60</u>	<u>60</u>	<u>60</u>	<u>60</u>	<u>60</u>
<i>Maintien de capacité</i>	<i>656</i>	<i>40</i>	<i>26</i>	<i>60</i>	<i>50</i>	<i>60</i>	<i>60</i>	<i>60</i>	<i>60</i>	<i>60</i>	<i>60</i>	<i>60</i>	<i>60</i>
Total maintien de capacité:	656	40	26	60	50	60	60	60	60	60	60	60	60
<u>District Sud-Ouest</u>	<u>1.042</u>	<u>102</u>	<u>50</u>	<u>30</u>	<u>50</u>	<u>90</u>	<u>90</u>	<u>85</u>	<u>145</u>	<u>175</u>	<u>75</u>	<u>75</u>	<u>75</u>
<i>Maintien de capacité</i>	<i>1.042</i>	<i>102</i>	<i>50</i>	<i>30</i>	<i>50</i>	<i>90</i>	<i>90</i>	<i>85</i>	<i>145</i>	<i>175</i>	<i>75</i>	<i>75</i>	<i>75</i>
Total maintien de capacité:	1.042	102	50	30	50	90	90	85	145	175	75	75	75
1-9 Installations de sécurité / Veiligheidsinstallatie	3.067	669	433	247	203	198	186	185	190	185	190	190	190
<u>District Centre</u>	<u>203</u>	<u>102</u>	<u>10</u>	<u>18</u>	<u>18</u>	<u>18</u>	<u>6</u>	<u>6</u>	<u>5</u>	<u>5</u>	<u>5</u>	<u>5</u>	<u>5</u>
<i>Maintien de capacité / Capaciteitsbehoud</i>	<i>203</i>	<i>102</i>	<i>10</i>	<i>18</i>	<i>18</i>	<i>18</i>	<i>6</i>	<i>6</i>	<i>5</i>	<i>5</i>	<i>5</i>	<i>5</i>	<i>5</i>
Total maintien de capacité / Totaal capaciteitsbehoud:	203	102	10	18	18	18	6	6	5	5	5	5	5
<u>District Département</u>	<u>1.220</u>	<u>108</u>	<u>112</u>	<u>100</u>	<u>100</u>	<u>100</u>	<u>100</u>	<u>100</u>	<u>100</u>	<u>100</u>	<u>100</u>	<u>100</u>	<u>100</u>
<i>Maintien de capacité / Capaciteitsbehoud</i>	<i>1.220</i>	<i>108</i>	<i>112</i>	<i>100</i>	<i>100</i>	<i>100</i>	<i>100</i>	<i>100</i>	<i>100</i>	<i>100</i>	<i>100</i>	<i>100</i>	<i>100</i>
Totaal capaciteitsbehoud:	1.220	108	112	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
<u>District Noord-Oost</u>	<u>387</u>	<u>136</u>	<u>66</u>	<u>25</u>	<u>20</u>	<u>15</u>	<u>15</u>	<u>15</u>	<u>20</u>	<u>15</u>	<u>20</u>	<u>20</u>	<u>20</u>
<i>Capaciteitsbehoud</i>	<i>387</i>	<i>136</i>	<i>66</i>	<i>25</i>	<i>20</i>	<i>15</i>	<i>15</i>	<i>15</i>	<i>20</i>	<i>15</i>	<i>20</i>	<i>20</i>	<i>20</i>
Totaal capaciteitsbehoud:	387	136	66	25	20	15	15	15	20	15	20	20	20
<u>District Noord-West</u>	<u>540</u>	<u>255</u>	<u>76</u>	<u>29</u>	<u>20</u>	<u>20</u>	<u>20</u>	<u>20</u>	<u>20</u>	<u>20</u>	<u>20</u>	<u>20</u>	<u>20</u>
<i>Capaciteitsbehoud</i>	<i>540</i>	<i>255</i>	<i>76</i>	<i>29</i>	<i>20</i>	<i>20</i>	<i>20</i>	<i>20</i>	<i>20</i>	<i>20</i>	<i>20</i>	<i>20</i>	<i>20</i>
Totaal capaciteitsbehoud:	540	255	76	29	20	20	20	20	20	20	20	20	20
<u>District Sud-Est</u>	<u>404</u>	<u>43</u>	<u>101</u>	<u>35</u>	<u>25</u>	<u>25</u>	<u>25</u>	<u>25</u>	<u>25</u>	<u>25</u>	<u>25</u>	<u>25</u>	<u>25</u>
<i>Maintien de capacité</i>	<i>404</i>	<i>43</i>	<i>101</i>	<i>35</i>	<i>25</i>	<i>25</i>	<i>25</i>	<i>25</i>	<i>25</i>	<i>25</i>	<i>25</i>	<i>25</i>	<i>25</i>
Total maintien de capacité:	404	43	101	35	25	25	25	25	25	25	25	25	25
<u>District Sud-Ouest</u>	<u>313</u>	<u>25</u>	<u>68</u>	<u>40</u>	<u>20</u>	<u>20</u>	<u>20</u>	<u>20</u>	<u>20</u>	<u>20</u>	<u>20</u>	<u>20</u>	<u>20</u>
<i>Maintien de capacité</i>	<i>313</i>	<i>25</i>	<i>68</i>	<i>40</i>	<i>20</i>	<i>20</i>	<i>20</i>	<i>20</i>	<i>20</i>	<i>20</i>	<i>20</i>	<i>20</i>	<i>20</i>
Total maintien de capacité:	313	25	68	40	20	20	20	20	20	20	20	20	20

A N N E X E 3

Extensions de capacité

EXTENSION DE CAPACITÉ / CAPACITÉ ÉTENDUE

Rubrique / Rubriek		2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	> 2012
TRAVAUX EN COURS / WERKEN IN UITVOERING														
Antwerpen N-Z-verbinding: niveaux -1 et 2 (Elektr. En SI)		69	0	2	37	27	3	0	0	0	0	0	0	0
Schippoort: adaptations bundel Q (Elektr. En SI)		100	18	82	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Charleroi-Sud: aménagements		373	38	159	150	26	0	0	0	0	0	0	0	0
Traversée de Namur		1.180	96	357	327	250	150	0	0	0	0	0	0	0
L130 A: renforcement		1.294	85	123	120	228	160	160	170	140	108	0	0	0
Main Hub		494	407	87	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Muizen: signalisation + électrification		52	0	14	38	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Kluzendok: Bundels Givers + Zandeken		100	19	41	40	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Athys-Meuse: électrification, modernisation		1.431	953	478	0	0	0	0	0	0	0	0	0	200
L147: remise en service à simple voie		251	251	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Sous total		5.344	1.866	1.344	712	531	313	160	170	140	108	0	0	200
PROJETS / PROJECTEN														
GSM-R		4.821	47	534	1.410	1.300	410	0	0	0	0	0	0	0
L504: 200 km u		40	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12.450
L3635: Bocht Leuven		600	0	4	46	220	65	0	0	0	0	0	0	0
L21: Sint-Truiden verlengen kruisingsstation		140	0	0	0	70	0	0	0	0	0	0	0	0
L21: dubbel spoor		1.600	0	0	0	0	20	250	350	350	230	250	150	150
L504: aanpassing Gent-Si-Pieters		6.500	0	0	0	0	250	650	1.150	1.150	1.150	1.150	1.000	5.500
L25: Aanpassing van tracé te Duffel		710	0	0	10	10	10	170	170	170	100	60	0	0
L25: Aanpassing van het station van Mechelen		3.050	0	0	0	0	50	500	700	800	700	300	0	0
L161 162 axe Bruxelles - Luxembourg: augment. Vit.		3.243	0	2	186	350	350	350	400	350	350	300	255	312
L130 Namur - Charleroi: augmentation de vitesse		2.500	0	20	200	240	400	400	400	400	120	120	0	0
Herentals + Tielen: omvorming		80	0	0	50	30	0	0	0	0	0	0	0	0
Terminal conteneurs de Schaarbeek		200	7	193	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Haven van Antwerpen: 2de toegang tot de Haven		29.325	24	51	100	150	3.400	3.800	3.850	4.350	4.300	4.100	4.000	0
Haven van Antwerpen: Liefkenshoektunnel		21.940	0	0	20	20	1.400	3.400	3.800	3.700	3.700	3.400	2.500	0
Haven van Antwerpen: Linker Oever		1.907	385	182	150	120	100	100	100	100	220	200	100	1.960
Haven van Antwerpen: Rechter Oever		1.869	276	154	150	150	150	150	150	150	150	150	89	0
IJzeren Rijn		700	19	151	150	100	100	80	0	0	0	0	0	0
Verlenging Lijn 11		1.520	0	0	0	0	10	10	300	300	300	300	300	980
Verlenging Lijn 18		100	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	80	1.000
Ienk-goederen: elektrificatie		140	0	30	60	50	0	0	0	0	0	0	0	0
Ienk-goederen: uitbr. 6 sporen		135	0	70	65	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Haven van Antwerpen: diverse uitbreidingen		272	14	45	30	20	20	21	21	20	20	20	20	20
Haven van Gent: lokalen uitbreidingswerken		300	20	55	25	25	25	25	20	20	20	20	20	20
Haven van Oostende: lokale uitbreidingswerken		90	0	10	10	10	10	10	10	10	10	10	0	0
Haven van Zeebrugge: lokale uitbreidingswerken		335	80	25	25	25	25	25	25	20	20	20	20	20
Haven van Zeebrugge: aanpassing seinrichting		120	0	0	10	50	10	0	0	0	0	0	0	0
Haven van Zeebrugge: elektrificatie		1.845	0	10	10	150	500	400	275	0	0	0	0	0
Zeebrugge Vorming: uitbreiding + elektrificatie		400	0	0	0	0	10	40	170	100	80	0	0	0
Zeebrugge Vorming: Trierinstallatie		105	0	0	0	0	5	45	50	0	0	0	0	0
ocht Y Terdoest		300	4	32	25	30	29	25	25	25	25	25	25	25
istrict NW: diverse uitbreidingen		10.721	7	50	50	194	950	1.250	1.850	1.850	1.850	1.400	1.220	0
50A: 3de en 4de spoor Landegem-Gent + Boernem-Brugge		2.330	0	0	10	10	20	460	600	430	0	0	0	0
51 A - Brugge-Dudzele 3de spoor		520	0	0	0	0	0	10	10	150	150	100	100	380
riakkingen Ledeborg - Melle en Schellebelle														

SNCB / NMBS
PLAN 2001-2012
EXTENSION DE CAPACITE / CAPACITEITSUITBREIDING

Rubrique / Rubriek	Tot.	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	> 2012
L 58, verhoging en afschaffing overwegen	1.000	0	0	0	0	0	20	250	350	280	100	0	0	0
Merebeke vorming, bundel GM3	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	0	540
Liaison Aubange-Mont-Saint-Martin	120	0	61	59	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
District St.; extensions diverses	275	5	20	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25
District SO; extensions diverses	190	4	16	20	20	20	20	15	15	15	15	15	15	15
Monceau - formation; freins de voie	425	2	55	100	100	100	68	0	0	0	0	0	0	0
Sous total	100.478	895	1.769	2.636	3.445	4.879	8.893	12.801	14.816	14.765	13.645	11.975	9.959	23.122
COMPLEMENT MOBILITE DE BRUXELLES														
Gares et parkings	800	0	0	0	0	0	0	0	0	100	100	100	500	0
L 130N Daussonlx - Gosselies	18.900	0	0	0	20	80	800	2.200	3.200	3.600	3.600	3.000	2.400	0
L 161; Louvain La Neuve - F.411 - Daussonlx	9.300	0	10	10	130	250	600	1.500	1.500	1.800	1.700	1.350	450	0
L 161 162; Daussonlx - Sart Bernard	10.600	0	0	0	0	10	440	1.250	2.050	2.050	2.050	1.650	1.100	0
Bruxelles Nord - Schaerbeek; horizon 2005	4.230	10	400	400	400	600	690	810	820	100	0	0	0	0
Bruxelles Nord - Schaerbeek; horizon 2010	9.600	0	0	0	0	0	20	20	200	960	2.500	2.500	3.400	29.920
Bocht Zaventem - L.25 27 - Antwerpen-Brussel	15.000	10	10	30	250	800	1.300	2.300	2.300	2.700	2.400	2.155	745	0
L 28, bif. 50 à Jette, liaison avec réseau TGV à Bxls Midi	1.225	0	20	400	400	355	50	0	0	0	0	0	0	0
Aménagement L.28	700	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	350	350	1.850
Sous total	70.355	20	440	840	1.200	2.095	3.900	8.080	10.070	11.310	12.350	11.105	8.945	31.770
TOTAL/TOTAAL	176.171	2.781	3.553	4.188	5.176	7.287	12.953	21.051	25.026	26.183	25.995	23.080	18.904	55.092

ANNEXE 4

Matériel roulant

Rubrique	Total	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Acquisition de 120 AM type 96	3	3											
Acquisition de 8 rames Bdi - Antwerpen - Breda	4 060			14	511	1 520	1 520	515					
Acquisition de 45 AM Q. Besoins de base	15 750			5	10	665	3 020	3 015	3 015	3 010	3 010		
Acquisition 50 AM Q. Besoins complémentaires	17 500			2	10	1 188	1 680	2 130	2 130	2 130	2 230	2 980	3 010
Rénovation automotrices doubles séries 66-78	3 740	495	941	828	828	828	426						
Acquisition de 80 autorails	4 280	2 830	1 450										
Acquisition de 30 autorails. Complément.	3 150				250	1 050	1 250	600					
Modernisation AM Break	840				210	210	210	210					
Modernisation AM Break - climatisation	2 800		1 000	800									
Transformation diverses automotrices	770	37	188	100	80	37	50	50	50	50	50	50	30
Installations système KVB AM96	135	112	23										
Divers	145	46	19	10	10	10	10	10	10	5	5	5	5
Total AM	53 193	3 523	3 619	1 787	2 507	5 306	8 166	6 630	6 206	6 196	6 296	3 045	3 045
Acquisition de 15 voitures-lits	750				250	250	250						
Acquis 30 voitures Inter.	1 240		15	610	610	5							
Acquisition de (45+15) voitures-couchettes	2 800			20	1 025	1 020	715	20					
Acquisition de 210 voitures double étage M6	7 846	778	3 000	3 178	500	190							
Acquisition de 100 voitures double étage M6. Complément.	4 200				1 400	1 400							
Acquisition de 100 voitures double étage M4	979	236	254	245	244		600						
Modernisation voitures M4	3 000		500	600	700	600							
Modernisation voitures M5	360	43	29	36	36	36	30	25	25	25	25	25	25
Transformation diverses voitures Intérieures	235	35	28	22	22	20	20	15	15	15	15	15	15
Transformation diverses voitures Internationales													
Total voitures	21 210	1 082	3 824	4 711	4 787	3 651	3 018	60	40	40	40	40	40
Acquis de 60 locom. électr. 200 Kw/h, série 13	117	47	45	25									
Acquisition de 60 locomotives électriques	9 050	1	9	740	800	500	3 000	3 000	1 000				
Acquisition de 115 locom. électriques	17 082						2	600	2 750	2 750	3 150	3 800	4 230
Transformation en cours locomotives électriques	295	88	18	10	19	20	20	20	25	20	20	20	15
Transformation diverses locomotives diesel de ligne	100	68	5	4	2	2	2	2	2	4	3	3	3
Total locomotives de ligne	28 644	204	77	778	921	822	3 024	3 622	3 777	2 774	3 173	3 623	4 248
Acquisition de 90 locomotives de manœuvres série 77	3 321	1 228	1 183	900									
Acquisition de 80 locomotives de manœuvres série 77	4 420	330	445	1 400	1 280	850	0	115					
Acquisition de 110 locomotives de manœuvres série 77	4 285												
Transformation diverses loc. diesel de manœuvres	69	10	18	5	4	4	4	4	4	4	4	4	4
Total locomotives de manœuvre	12 095	1 568	1 666	2 306	1 284	854	4	119	4	4	4	4	4
Rames TGV	10 425	0	0	0	0	525	1 500	2 300	2 500	1 800	1 800		

NMBS / SNCB
PLAN 2001-2010
WAGONS / WAGENS
(Mio BEF 99)

	Total / Totaal	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Basisbehoeften / Besoins de base													
<i>Transformation wagons Aanpassing wagens</i>	1.008	122	226	20	40	60	60	80	80	80	80	80	80
<i>Achat wagons Aanschaffing wagens</i>	12.666	1.480	1.564	1.594	1.458	1.248	950	641	667	476	550	938	1100
Bijkomende behoeften / Besoins complémentaires	6.226	0	0	0	0	0	493	772	751	1.112	1.212	900	986
Total wagons / Totaal wagens:	19.900	1.602	1.790	1.614	1.498	1.308	1.503	1.493	1.498	1.668	1.842	1.918	2.166

ANNEXE 5

Accueil voyageurs

SNCB / NMBS
PLAN 2001-2012
ONTHAAL REIZIGERS / ACCUEIL VOYAGEURS

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2001-2012
ALGEMEEN TOTAAL / TOTAL GENERAL	3.049	2.302	2.303	2.119	1.809	1.802	1.794	1.840	1.655	1.667	1.706	1.699	23.746
Direction / Directie	10	7	7	7	7	7	7	7	7	8	8	8	90
Etudes / Studies	10	7	7	7	7	7	7	7	7	8	8	8	90
District Centre / District Centrum	656	512	525	466	451	357	268	253	432	394	531	481	5328
Belangrijke stations / Gares Importantes													
BRUXELLES-MIDI	125	120	128	150	150	150	200	150	150	150	157	162	1792
BRUXELLES-CENTRAL	76	128	131	141	157	70	0	0	0	0	0	0	703
BRUXELLES-NORD	77	100	100	100	100	110	26	71	175	117	42	0	1018
BRUXELLES-SCHUMAN	2	0	10	17	21	0	0	0	0	0	0	0	50
BRUXELLES-LUXEMBOURG	196	15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	213
ETTERBEEK	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	85	85	170
HALLE	75	107	114	16	0	0	0	0	0	0	0	0	312
BRUXELLES-CHAPELLE	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	70	90
BRUXELLES-CONGRES	5	0	0	0	0	0	0	0	25	61	39	0	130
SCHAARBEK-REIZIGERS	9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	9
BOCKSTAELE	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	15	25
JETTE	2	0	0	0	0	0	0	0	40	24	48	29	143
Diverse stations / Diverses gares	87	42	42	42	23	27	42	32	42	42	130	120	671

(Mio. F.99)		2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2001-2012
District Noord-Oost		894	651	527	566	337	286	216	305	325	278	300	328	5013
Belangrijke stations														
ANTWERPEN-CENTRAAL		424	318	260	334	178	0	0	0	0	0			1514
ANTWERPEN-BERCHEM		5	18	0	0	20	28	51	51	20	0			191
LEUVEN		240	200	205	203	50	0	0	0	0	0			898
MECHELEN		3	1	0	0	0	90	90	170	144	0			498
MOL		2	0	0	0	14	80	16	0	0	0			112
VILVOORDE		37	61	15	0	0	0	0	0	0	0			113
Diverse stations		183	53	47	29	75	90	59	84	161	278	300	328	1687
District Noord-West		352	383	533	495	491	590	724	873	458	551	442	453	6345
Belangrijke stations														
BRUGGE		49	50	200	200	200	253	200	200	53	0			1405
GENT-ST-PIETERS		37	114	80	100	100	150	250	400	250	170	20		1671
AALST		0	8	0	0	0	0	0	0	0	0			8
BLANKENBERGE		0	25	15	0	0	0	0	0	0	0			40
DENDERLEEUV		0	3	6	0	0	0	0	0	0	100			109
DENDERMONDE		2	12	24	10	10	50	94	30	0	0			232
KORTRIJK		0	5	43	100	100	100	120	0	0	0			468
LOKEREN		0	0	85	6	6	0	0	0	0	0			97
OOSTENDE		36	0	0	0	0	0	0	33	0	0			69
OUDENAARDE		0	0	0	30	0	0	30	30	0	0			90
SINT-NIKLAAS		0	72	30	12	20	10	0	0	0	0			144
ZOTTEGEM		0	8	0	0	0	0	0	0	25	0			33
Diverse stations		228	86	50	37	66	27	30	180	130	281	422	453	1979

(Mio. F.99)		2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2001-2012
District Sud-Est		874	553	473	414	406	405	405	190	223	200	204	204	4.551
Aménagements Importants														
ANDENNE	1	1	23	23	23	10	0	0	0	0	0	0	0	58
ARLON	5	28	2	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	38
GEMBLOUX	1	10	65	68	10	0	0	0	0	0	0	0	0	154
LIEGE-GUILLEMINS	352	250	250	300	350	380	380	380	175	70	0	0	0	2.507
LIBRAMONT	0	31	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	31
LIEGE-PALAIS	2	75	93	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	170
NAMUR	321	100	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	421
Diverses gares	192	58	40	20	36	25	25	153	15	200	200	204	204	1.172
District Sud-Ouest		283	196	238	171	117	157	174	212	210	236	221	225	2420
Aménagements Importants														
CHARLEROI-SUD	2	70	49	53	18	1	1	1	1	1	1	1	1	197
LA LOUVIERE-CENTRE	5	14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	19
LUTTRE	6	10	52	0	0	0	15	0	0	0	0	0	0	83
MONS	26	41	80	50	11	15	0	0	0	0	15	0	0	238
MOUSCRON	8	7	0	0	0	34	20	50	24	24	0	0	0	143
SOIGNIES	0	0	0	0	28	8	8	10	10	10	0	0	0	64
TOURNAI	22	10	12	32	0	49	30	20	0	0	0	0	0	175
Diverses gares	194	44	45	36	60	50	100	131	175	175	220	221	225	1.501

A N N E X E 6

Outils de production

SNCB / NMBS
PLAN 2001-2012
INFORMATIQUE
INFORMATICA
(Mio BEF 99)

Fonds propres / Eigen fonds	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
<i>Bureautique Bureautica</i>	354	199	213	213	213	213	213	213	213	213	250	243
Total fonds propres / Totaal eigen fonds:	354	199	213	213	213	213	213	213	213	213	250	243

MCI / MVI	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
<i>Vera</i>	0	0	0	0	0	0	0	43	43	14	0	0
<i>SAP</i>	170	247	193	191	69	0	0	0	0	0	0	0
<i>Sabin-p</i>	0	64	111	30	0	0	0	0	0	0	0	0
<i>Sabin</i>	0	0	0	0	0	0	0	85	85	30	0	0
<i>Projets</i>	232	357	353	413	328	329	298	383	383	340	350	299
<i>Mars</i>	0	0	0	43	85	22	0	0	0	0	0	0
<i>Ivette</i>	0	0	0	43	85	22	0	0	0	0	0	0
<i>GEM</i>	0	0	0	43	43	14	0	0	0	0	0	0
Total MCI / Totaal MVI:	402	668	657	763	610	387	298	511	511	384	350	299

Total général / Algemeen totaal:	756	867	870	976	823	600	511	724	724	597	600	542
---	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------

OUTILS DE PRODUCTION ET BATIMENT DE SERVICE
PRODUKTIEWERKTUIGEN EN DIENSTGEBOUWEN
(Mio BEF 99)

<u>Bâtiments de service / Dienstgebouwen</u>	Total / Totaal	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
<i>Ateliers (L)</i>	2.100	203	298	298	238	128	128	128	128	128	128	148	148
<i>Autres bâtiments</i>	1.636	216	255	255	170	170	85	85	72	72	72	92	92
Total bâtiments de service / Totaal dienstgebouwen:	3.736	419	553	553	408	298	213	213	200	200	200	240	240

<u>Restructuration, Equipements / Herstructurering, uitrustingen</u>	Total / Totaal	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
<i>Engins lourds</i>	3.615	249	306	306	306	306	306	306	306	306	306	306	306
<i>Gestructureerd bekabeling</i>	144	1	41	41	41	20	0	0	0	0	0	0	0
<i>Divers</i>	2.281	234	183	183	183	183	183	183	183	183	183	200	200
Restructuration, équipements / Totaal herstructurering, uitrustingen	6.040	484	530	530	530	509	489	489	489	489	489	506	506

Total général / Algemeen totaal:	9.776	903	1.082	1.083	938	807	702	702	689	689	689	746	746
---	--------------	------------	--------------	--------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------

SNCB / NMBS
PLAN 2001-2012
ATELIERS MATERIEL ROULANT
WERKPLAATSEN ROLLEND MATERIEEL
(Mio BEF99)

Equipement / Uitrusting	Total / Totaal	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
<i>Entretien court terme / Kort termijn onderhoud</i>	2.031	275	340	68	255	179	170	134	134	134	134	104	104
<i>Entretien long terme / Lange termijn onderhoud</i>	1.777	221	157	157	157	157	157	157	157	128	128	100	100
<i>Wagons Wagens</i>	1.099	187	116	128	85	85	94	94	77	85	60	50	40
Total équipement / Totaal uitrusting:	4.906	683	614	353	497	421	421	385	368	347	321	254	244

Infrastructure / Infrastructuur	Total / Totaal	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
<i>Entretien court terme / Kort termijn onderhoud</i>	4.305	909	655	680	1.105	468	87	87	87	57	57	57	57
<i>Entretien long terme / Lange termijn onderhoud</i>	863	46	77	77	77	77	77	77	77	77	77	64	64
<i>Wagons Wagens</i>	774	187	77	72	60	60	55	55	47	26	47	45	45
Total infrastructure / Totaal infrastructuur:	5.942	1.142	808	829	1.241	604	219	219	210	159	180	166	166

Total général / Algemeen totaal:	10.848	1.825	1.421	1.182	1.738	1.024	640	604	578	506	501	420	410
---	---------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------

18/05/2001 12:13

SNCB / NMBS
PLAN 2001-2012
DIVERS / DIVERSEN
(Mio BEF 99)

Patrimoine / Patrimonium	Total / Totaal	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
<i>Bâtiment (PA)</i>	4.830	304	971	808	723	510	170	270	220	200	200	230	224
<i>Divers - Autres départements</i>	450	0	43	43	43	43	43	43	43	43	43	35	28
Total patrimoine / Totaal patrimonium:	5.280	304	1.014	851	766	553	213	313	263	243	243	265	252

Facility Management	Total / Totaal	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
<i>Divers</i>	102	13	8	8	9	9	9	9	9	9	9	10	0
<i>Mobilier</i>	399	41	33	33	33	33	33	33	33	33	34	30	30
<i>Véhicules automobiles</i>	489	41	42	42	42	42	42	42	42	42	43	40	29
Total facility management / Totaal facility management:	990	95	83	83	84	84	84	84	84	84	86	80	59

Total général / Algemeen totaal:	6.270	399	1.097	934	850	637	297	397	347	327	329	345	311
---	--------------	------------	--------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------

A N N E X E 7

Projet TGV

(Mio BEF 1999)

BEF 1999	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	totaal 01-12
P1													
hst - fin	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
mvi	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
totaal	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
P2													
hst - fin	809	426	399	201	40	0	0	0	0	0	0	0	1875
mvi	245	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	248
totaal	1054	429	399	201	40	0	0	0	0	0	0	0	2123
P3													
hst - fin	2654	1449	797	866	490	159	6	0	0	0	0	0	6421
mvi	1588	1598	1371	1338	640	204	7	0	0	0	0	0	6746
totaal	4242	3047	2168	2204	1130	363	13	0	0	0	0	0	13167
P4													
hst - fin	1477	588	339	298	281	121	33	0	0	0	0	0	3137
mvi	1690	806	350	482	383	117	25	0	0	0	0	0	3853
totaal	3167	1394	689	780	664	238	58	0	0	0	0	0	6990
P5													
hst - fin	1816	3309	6748	5407	4218	2128	0	0	0	0	0	0	23626
mvi	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
totaal	1816	3309	6748	5407	4218	2128	0	0	0	0	0	0	23626
P6													
hst - fin	976	2126	2791	2586	1467	351	14	0	0	0	0	0	10311
mvi	853	2286	2421	2302	1126	112	0	0	0	0	0	0	9100
totaal	1829	4412	5212	4888	2593	463	14	0	0	0	0	0	19411
P7													
hst - fin	183	1776	1352	1342	595	145	52	0	0	0	0	0	5445
mvi	550	1198	1758	1351	811	156	50	0	0	0	0	0	5874
NL	1925	3250	5867	3853	2041	433	164	0	0	0	0	0	17533
totaal	2658	6224	8977	6546	3447	734	266	0	0	0	0	0	28852
Totaal													
hst - fin	7915	9674	12426	10700	7091	2904	105	0	0	0	0	0	50815
NL	1925	3250	5867	3853	2041	433	164	0	0	0	0	0	17533
mvi	4926	5891	5900	5473	2960	589	82	0	0	0	0	0	25821
totaal	14766	18815	24193	20026	12092	3926	351	0	0	0	0	0	94169
FG													
hst - fin	197	258	366	291	183	67	5	0	0	0	0	0	1367
mvi	99	118	118	109	59	12	2	0	0	0	0	0	518
total	295	376	484	401	242	79	7	0	0	0	0	0	1883
Totaal													
hst - fin	10037	13182	18659	14844	9315	3404	274	0	0	0	0	0	69715
mvi	5025	6009	6018	5582	3019	601	84	0	0	0	0	0	26337
total	15061	19191	24677	20427	12334	4005	358	0	0	0	0	0	96052

ANNEXE 8

RER Bruxelles

SNCB / NMBS
PLAN 2001-2012
RER Bruxelles - GEN Brussel
(Mio BEF 1999)

Rubrique / Rubriek	Tot	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	> 2012
1 RER Bruxelles / GEN Brussel	62.480	100	623	2.487	3.810	6.420	8.600	10.300	9.770	7.220	6.300	4.460	2.390	0
<i>aménagement des gares et parkings / Aanpassingen van stations en parkings</i>	3.700	0	0	100	250	350	400	450	450	450	450	450	350	
124 Braine - l'Alleud - Linkebeek: 3ème et 4ème voies	10.200	10	10	280	300	500	1.500	2.500	2.270	1.830	1.000	0	0	
VL	5.508	5	5	43	54	270	810	1.350	1.350	1.080	540	0	0	
W	4.692	5	5	237	246	230	690	1.150	920	750	460	0	0	
124 Braine - l'Alleud - Nivelles: 3ème et 4ème voies	7.000	0	0	0	0	10	400	900	1.300	590	1.100	1.110	1.590	
Phase 1: Nivelles - Lillois	2.310	0	0	0	0	10	400	900	1.000	0	0	0	0	
Phase 2: Lillois - Braine-L'Alleud	4.690	0	0	0	0	0	0	0	300	590	1.100	1.110	1.590	
61: Watermael - Boisfort - E-111 - Louvain La Neuve	20.200	10	10	430	1.100	2.900	3.200	3.200	2.500	2.500	2.300	2.050	0	
VL	4.646	2	2	99	253	667	736	690	575	575	575	472	0	
W	10.504	5	5	224	572	1.508	1.664	1.760	1.300	1.300	1.100	1.066	0	
Exl	5.050	3	3	108	275	725	800	750	625	625	625	513	0	
Watermael-Schuman-Josaphat: tunneling + bijkomenden sporen	9.900	70	583	1.347	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500	400	0	0	0	
1A: Brussel-Denderleeuw: 3de en 4de sporen	11.000	10	20	320	500	850	1.600	1.750	1.750	1.450	1.450	850	450	
5: Bocht Nossegem	480	0	0	10	160	310	0	0	0	0	0	0	0	
Sous-Total Infrastructure:	62.480	100	623	2.487	3.810	6.420	8.600	10.300	9.770	7.220	6.300	4.460	2.390	0

A N N E X E 9

Répartition régionale

Répartition régionale

	VL				
	infra	TGV	RER	Total	%
2001	8.606	3.307	14	11.926	60,0
2002	7.345	5.252	20	12.618	60,0
2003	7.950	5.372	384	13.706	60,0
2004	8.716	4.591	860	14.167	60,0
2005	10.150	2.577	1.891	14.617	60,0
2006	15.440	472	2.671	18.583	60,0
2007	21.445	57	3.275	24.777	60,0
2008	23.635		3.160	26.795	60,0
2009	23.665		2.704	26.369	60,0
2010	21.369		2.164	23.533	60,0
2011	19.841		1.149	20.989	60,0
2012	16.653		396	17.049	60,0

	W				
	infra	TGV	RER	Total	%
2001	6.404	1.538	10	7.952	40,0
2002	7.676	734	10	8.419	40,0
2003	8.115	540	483	9.137	40,0
2004	8.090	482	873	9.445	40,0
2005	7.547	383	1.825	9.755	40,0
2006	9.420	117	2.842	12.379	40,0
2007	12.584	25	3.909	16.518	40,0
2008	14.244		3.619	17.863	40,0
2009	14.840		2.739	17.579	40,0
2010	12.929		2.759	15.688	40,0
2011	11.718		2.275	13.993	40,0
2012	9.699		1.667	11.366	40,0