

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

21 november 2016

De schuldsituatie van de NMBS Groep

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE
VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET VERKEER
EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN
UITGEBRACHT DOOR
DE HEER **JEF VAN den BERGH**

INHOUD

Blz.

I. Inleidende uiteenzettingen door mevrouw Christine VANDERVEEREN, voorzitter van de raad van bestuur (tot 30 september 2016) en CFO van Infrabel, en de heer Olivier HENIN, CFO van de NMBS.....	3
II. Vragen en opmerkingen van de leden	12
III. Antwoorden van de genodigden	20
IV. Bijkomende vragen.....	23
V. Bijkomende antwoorden.....	24
Bijlagen.....	27

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

21 novembre 2016

L'état de l'endettement du Groupe SNCB

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DE L'INFRASTRUCTURE, DES COMMUNICATIONS
ET DES ENTREPRISES PUBLIQUES
PAR
M. **JEF VAN den BERGH**

SOMMAIRE

Pages

I. Exposés introductifs de Mme Christine VANDERVEEREN, présidente du conseil d'administration (jusqu'au 30 septembre 2016) et CFO d'Infrabel, et de M. Olivier HENIN, CFO de la SNCB....	3
II. Questions et observations des membres.....	12
III. Réponses des invités	20
IV. Questions complémentaires.....	23
V. Réponses supplémentaires.....	24
Annexes	27

**Samenstelling van de commissie op de datum van indiening van het verslag/
Composition de la commission à la date de dépôt du rapport**

Voorzitter/Président: Karine Lalieux

A. — Vaste leden / Titulaires:

N-VA Inez De Coninck, Peter Dedecker, Daphné Dumery,
Wouter Raskin
PS Laurent Devin, Gwenaëlle Grovonius, Karine Lalieux
MR Emmanuel Burton, Jean-Jacques Flahaux, Gilles Foret

CD&V Jef Van den Bergh, Veli Yüksel
Open Vld Sabien Lahaye-Battheu, Nele Lijnen
sp.a David Geerts
Ecolo-Groen Marcel Cheron
cdH Isabelle Poncelet

B. — Plaatsvervangers / Suppléants:

An Capoen, Christoph D'Haese, Koenraad Degroote, Yoleen Van Camp,
Bert Wollants
Julie Fernandez Fernandez, Emir Kir, Eric Massin, Daniel Senesael
Sybille de Coster-Bauchau, David Clarinval, Benoît Piedboeuf, Philippe
Pivin
Roel Deseyn, Veerle Heeren, Stefaan Vercamer
Luk Van Biesen, Dirk Van Mechelen, Tim Vandenput
Karin Temmerman, Alain Top
Stefaan Van Hecke, Gilles Vanden Burre
Benoît Lutgen, Vanessa Matz

C. — Niet-stemgerechtigd lid / Membre sans voix délibérative:

VB Jan Penris

N-VA	:	Nieuw-Vlaamse Alliantie
PS	:	Parti Socialiste
MR	:	Mouvement Réformateur
CD&V	:	Christen-Democratisch en Vlaams
Open Vld	:	Open Vlaamse liberalen en democraten
sp.a	:	socialistische partij anders
Ecolo-Groen	:	Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen
cdH	:	centre démocrate Humaniste
VB	:	Vlaams Belang
PTB-GO!	:	Parti du Travail de Belgique – Gauche d'Ouverture
DéFI	:	Démocrate Fédéraliste Indépendant
PP	:	Parti Populaire
Vuye&Wouters	:	Vuye&Wouters

Afkortingen bij de nummering van de publicaties:

DOC 54 0000/000: Parlementair document van de 54^e zittingsperiode +
basisnummer en volgnummer
QRVA: Schriftelijke Vragen en Antwoorden
CRIV: Voorlopige versie van het Integraal Verslag
CRABV: Beknopt Verslag
CRIV: Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag
en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken
(met de bijlagen)

PLEN: Plenum
COM: Commissievergadering
MOT: Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)

Abréviations dans la numérotation des publications:

DOC 54 0000/000: Document parlementaire de la 54^e législature, suivi
du n° de base et du n° consécutif
QRVA: Questions et Réponses écrites
CRIV: Version Provisoire du Compte Rendu intégral
CRABV: Compte Rendu Analytique
CRIV: Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le
compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu
analytique traduit des interventions (avec les an-
nexes)

PLEN: Séance plénière
COM: Réunion de commission
MOT: Motions déposées en conclusion d'interpellations
(papier beige)

Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers

Bestellingen:
Natieplein 2
1008 Brussel
Tel.: 02/ 549 81 60
Fax: 02/549 82 74
www.dekamer.be
e-mail: publicaties@dekamer.be

De publicaties worden uitsluitend gedrukt op FSC gecertificeerd papier

Publications officielles éditées par la Chambre des représentants

Commandes:
Place de la Nation 2
1008 Bruxelles
Tél.: 02/ 549 81 60
Fax: 02/549 82 74
www.lachambre.be
courriel: publications@lachambre.be

Les publications sont imprimées exclusivement sur du papier certifié FSC

DAMES EN HEREN,

Uw commissie heeft op 28 september 2016 een hoorzitting gehouden met de financiële verantwoordelijken (CFO — *Chief Financial Officers*) van infrastructuurbeheerder Infrabel en spoorwegoperator de NMBS over de schuldsituatie van beide, tot de NMBS Groep behorende overheidsbedrijven. Van meet af aan had deze hoorzitting tot doel de commissieleden correcte informatie te verschaffen over de schuldsituatie omdat deze een ontegensprekelijke impact zal hebben op het toekomstig spoorwegbeleid. De volledige ppt-presentaties, waar de inleidende uiteenzettingen naar verwijzen, worden als bijlage toegevoegd.

I. — INLEIDENDE UITEENZETTINGEN DOOR MEVROUW CHRISTINE VANDERVEEREN, VOORZITTER VAN DE RAAD VAN BESTUUR (TOT 30 SEPTEMBER 2016) EN CFO VAN INFRABEL, EN DE HEER OLIVIER HENIN, CFO VAN DE NMBS

I.A. De schuldsituatie van Infrabel, door mevrouw VANDERVEEREN

Algemeen

In de pers verschenen recentelijk artikels als zou de totale schuld van de NMBS Groep thans meer dan 6 miljard euro bedragen. Helaas werden cijfers uit de balans verward met cijfers die bij het schuldbeheer worden gehanteerd. Alleen daarom is het al nuttig de puntjes op de i te zetten. Eerst zal het kader van het financieel beheer worden geschetst. Vervolgens zal worden ingegaan op de samenstelling, verdeling en kenmerken van de schuld. Tot slot zullen de principes van het schuldbeheer en de invloed hiervan op de verdeling tussen exploitatiekosten en investeringen worden verduidelijkt.

De financiële situatie van Infrabel mag niet los gezien worden van de doelstellingen van de infrastructuurbeheerder. Daarin staat de veiligheid voorop. Ook de stiptheid op een goed onderhouden en goed functionerend netwerk is cruciaal. Wanneer daarvoor ruimte bestaat, moet worden geïnvesteerd in onderhoud, uitbreiding en hernieuwing van het netwerk. Dit veronderstelt evenwel een gezond financieel beheer en aandacht voor de noden van de samenleving.

Deze laatste aspecten werden in het beheerscontract, in het regeerakkoord van oktober 2014 alsook in de beleidsverklaringen van opeenvolgende ministers van Mobiliteit, mevrouw Jacqueline GALANT en de heer François BELLOT, vastgelegd. Het weerkkerend refrein

MESDAMES, MESSIEURS,

Votre commission a auditionné, le 28 septembre 2016, les responsables financiers (CFO — *Chief Financial Officers*) du gestionnaire de l'infrastructure, Infrabel, et de l'opérateur ferroviaire, la SNCB, concernant l'état de l'endettement des deux entreprises publiques appartenant au Groupe SNCB. Cette audition avait d'emblée pour objectif d'apporter aux membres de la commission une information correcte sur l'état de l'endettement, dès lors que celui-ci aura incontestablement une incidence sur la future politique ferroviaire. Les présentations Powerpoint auxquelles il est renvoyé dans les exposés introductifs sont annexées dans leur intégralité au présent rapport.

I. — EXPOSÉS INTRODUCTIFS DE MME CHRISTINE VANDERVEEREN, PRÉSIDENTE DU CONSEIL D'ADMINISTRATION (JUSQU'AU 30 SEPTEMBRE 2016) ET CFO D'INFRABEL, ET DE M. OLIVIER HENIN, CFO DE LA SNCB

I.A. L'état des lieux de la dette d'Infrabel, Mme VANDERVEEREN

Généralités

Selon certains articles publiés récemment dans la presse, la dette totale du Groupe SNCB s'élèverait actuellement à plus de 6 milliards d'euros. Malheureusement, il y a eu une confusion entre les chiffres du bilan et les chiffres utilisés en matière de gestion de la dette. Aussi est-il utile de mettre les choses au point. Le cadre de la gestion financière sera tout d'abord esquissé. Ensuite, l'attention se portera sur la composition, la répartition et les caractéristiques de la dette. Enfin, les principes de la gestion de la dette et leur incidence sur la répartition entre frais d'exploitation et investissement seront expliqués.

La situation financière d'Infrabel ne peut être dissociée des objectifs poursuivis par le gestionnaire de l'infrastructure. La sécurité est prioritaire à cet égard. La ponctualité sur un réseau bien entretenu et qui fonctionne bien est, elle aussi, cruciale. Lorsque les marges sont disponibles, il y a lieu d'investir dans l'entretien, l'élargissement et le renouvellement du réseau. Cela suppose néanmoins que la gestion financière soit saine et que l'on prête attention aux besoins de la société.

Ces derniers points ont été fixés dans le contrat de gestion, l'accord de gouvernement d'octobre 2014 ainsi que dans les notes de politique générale des ministres successifs de la Mobilité, Mme Jacqueline GALANT et M. François BELLOT. En ce qui concerne Infrabel, le

luit, wat Infrabel betreft: de schuld moet worden gestabiliseerd en eventueel gereduceerd.

De hierna volgende cijfers werden opgemaakt volgens de gebruikelijke Belgische ('BGAAP') en internationale ('IFRS', op geconsolideerde rekeningen) normen en definities.

De schuld, die deel uitmaakt van het passief van bedrijf, kan worden opgesplitst in drie categorieën: de financiële schuld, de schuld met betrekking tot de publiek-private samenwerkingen ('PPS') en de andere schulden.

Financiële schuld

Deze schuld, de voornaamste, bedroeg eind 2015 2,2 miljard euro, een daling van 26 miljoen € ten opzichte van eind 2014. Ze is dus op één jaar tijd licht geslonken door contractuele terugbetalingen op leningen. Daarenboven was er een verschuiving van de schuld van minder dan één jaar naar méér dan één jaar, door het aan investeerders verlenen van een verlenging van een lening die oorspronkelijk in 2016 moest worden terugbetaald.

Deze schuld bestaat voornamelijk uit gewone obligatieleningen ('EMTN' — European Medium Term Notes en privéuitgiftes) en leningen bij kredietinstellingen, uitsluitend uit de herstructurering van de NMBS Groep afkomstige schuld. Tot 2014 had Infrabel immers geen schuld.

Schuld met betrekking tot de publiek-private samenwerkingen ('PPS')

Er wordt een onderscheid gemaakt tussen schulden met een looptijd korter dan één jaar en schulden met een looptijd langer dan één jaar.

De eerste categorie betreft het gedeelte van de schulden met een looptijd langer dan één jaar dat tijdens het lopende boekjaar moet worden betaald.

De schulden m.b.t. de publieke private samenwerkingen, ter waarde van iets meer dan 1 miljard euro, hebben betrekking op de Diabolo naar de Nationale Luchthaven enerzijds (contractwaarde 290 miljoen euro, geïndexeerd uitstaand schuldbedrag per 31 december 2015 358 miljoen euro — looptijd 28 jaar) en op de Liefkenshoek Rail Link anderzijds (contractwaarde 690 miljoen euro, uitstaand schuldbedrag per 31 december 2015 662 miljoen euro — looptijd 35 jaar).

refrain récurrent énonce que la dette doit être stabilisée et éventuellement réduite.

Les chiffres présentés ci-après suivent les normes et les définitions en vigueur au niveau belge (GAAP) et international (IFRS pour les comptes consolidés).

La dette, qui relève du passif de l'entreprise, peut être divisée en trois catégories: les dettes financières, les dettes relatives aux partenariats public-privé (PPP) et les autres dettes.

Les dettes financières

Ces dettes, qui sont les plus importantes, s'élevaient fin 2015 à 2,2 milliards d'euros, soit une baisse de 26 millions d'euros par rapport à la fin 2014. Elles ont donc légèrement diminué en l'espace d'un an à la suite de remboursements contractuels d'emprunts. En outre, un glissement a été opéré des dettes à moins d'un an vers les dettes à plus d'un an, les investisseurs ayant bénéficié d'une prolongation d'un emprunt qui devait initialement être remboursé en 2016.

Ces dettes comprennent essentiellement des emprunts obligataires ordinaires (EMTN — *European Medium Term Notes* et émissions privées) et des emprunts auprès d'établissements de crédit, provenant exclusivement de la dette née de la restructuration du Groupe SNCB. Jusqu'en 2014, Infrabel n'avait en effet pas de dettes.

La dette relative aux partenariats public-privé (PPP)

Une distinction est opérée entre les dettes à moins d'un an et les dettes à plus d'un an.

La première catégorie concerne la partie des dettes à plus d'un an qui doit être payée durant l'exercice en cours.

Les dettes concernant les partenariats public privé, d'une valeur d'un peu plus d'un milliard d'euros, concernent le Diabolo à destination de l'aéroport de Bruxelles-National, d'une part (contrat d'une valeur de 290 millions d'euros, encours indexé de la dette, au 31 décembre 2015, 358 millions d'euros — durée 28 ans), et le Liefkenshoek Rail Link, d'autre part (contrat d'une valeur de 690 millions d'euros, encours de la dette, au 31 décembre 2015, 662 millions d'euros — durée 35 ans).

Andere schulden

De schulden op meer dan één jaar ter waarde van 445 000 euro betreffen op 31 december 2015 voornamelijk huurwaarborgen allerhande.

De schulden op ten hoogste één jaar, ter waarde van circa 564 miljoen euro, hebben betrekking op nog onbetaalde facturen (541 miljoen euro), op voorschotten voor werken waarvan de uitvoering nog niet is aangevat (3 miljoen euro) en overige schulden (20 miljoen euro). Van deze overige schulden is 17 miljoen euro aan HR Rail verschuldigd. 8 miljoen euro, waarvan 2 miljoen voorschot door de verzekering aan Infrabel werd betaald, werd besteed aan de om sociale redenen vervroegde uitbetaling van de slachtoffers van de spoorwegramp te Wetteren; Na aanduiding van de verantwoordelijke zal dit bedrag later worden teruggevorderd van zijn verzekeraar.

Verdeling van de schuld van de NMBS Groep in 2014

Mits de aftrok van 248 miljoen euro cash (die een daling van 1 % van de schuld vertegenwoordigde), werd op 1 januari 2014 de totale schuld van de NMBS Groep vastgelegd op 4,9 miljard euro. Hierin is de Liefkenshoektunnel begrepen. De verdeling geschiedde als volgt: nominatieve schulden werden toegewezen aan de entiteiten die ze binnen hun respectieve bevoegdheidsdomein (het netwerk voor Infrabel voor ongeveer 1 miljard euro, de stations en het rollend materieel voor de NMBS) hadden gemaakt, de rest volgens een 45/55-verdeelsleutel voor respectievelijk Infrabel en de NMBS. Deze operatie leverde een totaal van 2,2 miljard euro op voor Infrabel (met inbegrip van de schuld met betrekking tot de Liefkenshoektunnel).

Samenstelling van de schuld

1,5 miljard euro van voornoemde schuld is niet gegarandeerd door de Staat. Iets meer dan 1 miljard euro (met inbegrip van 670 miljoen euro voor de Liefkenshoektunnel) is door de Staat gegarandeerd door middel van een bijkomende overheidsdotatie die jaarlijks de intresten en een gedeelte van het kapitaal aflost.

Voor de evolutie op kwartaalbasis wordt verwezen naar de grafiek in bijlage.

Op 1 januari 2014 bedroeg de totale schuld van Infrabel aldus 2,237 miljard euro, een bedrag dat eind 2014 slonk tot 2,180 miljard euro.

De indekkingsgraad door de Staat (41 % op 1 januari 2014) is stabiel.

Autres dettes

Les dettes à plus d'un an d'une valeur de 445 000 euros concernent principalement, au 31 décembre 2015, toutes sortes de garanties locatives.

Les dettes d'un an au plus, d'une valeur d'environ 564 millions d'euros, concernent des factures non encore payées (541 millions d'euros), des avances pour des travaux dont l'exécution n'a pas encore commencé (3 millions d'euros) et les autres dettes (20 millions d'euros) dont 17 millions sont dus à HR Rail. 8 millions d'euros, dont 2 millions d'avance payée par l'assurance à Infrabel, ont été affectés au paiement anticipé, pour des raisons sociales, des victimes de la catastrophe ferroviaire de Wetteren. Après la désignation du responsable, ce montant sera recouvré ultérieurement auprès de l'assureur de ce dernier.

Répartition de la dette du Groupe SNCB en 2014

Déduction faite de 248 millions d'euros en espèces (qui représentait une réduction de 1 % de la dette), la dette totale du Groupe SNCB s'établissait à 4,9 milliards d'euros au 1^{er} janvier 2014. Le tunnel du Liefkenshoek est inclus dans ce montant. La répartition a été réalisée comme suit: les dettes nominatives ont été attribuées aux entités qui les avaient contractées dans leur domaine de compétence respectif (le réseau pour Infrabel pour environ 1 milliard d'euros, les gares et le matériel roulant pour la SNCB), le reste selon une clé de répartition 45/55 pour Infrabel et la SNCB respectivement. Cette opération a rapporté au total 2,2 milliards d'euros à Infrabel (en ce compris la dette concernant le tunnel du Liefkenshoek).

Composition de la dette

Un montant de 1,5 milliard d'euros de la dette précitée n'est pas garanti par l'État. Un montant d'un peu plus d'un milliard d'euros (en ce compris 670 millions d'euros pour le tunnel du Liefkenshoek) est garanti par l'État au moyen d'une dotation publique supplémentaire qui amortit annuellement les intérêts et une partie du capital.

Pour l'évolution sur une base trimestrielle, il est renvoyé au graphique en annexe.

Au 1^{er} janvier 2014, la dette totale d'Infrabel s'élevait dès lors à 2,237 milliards d'euros, un montant qui a été ramené à 2,180 milliards d'euros à la fin 2014.

Le degré de couverture par l'État (41 % au 1^{er} janvier 2014) est stable.

De kostprijs van de schuld is gedaald door de lage rentevoeten.

Het aandeel van de vaste rentevoeten (die op zich slechts 0,10 % zijn gedaald, wat op een miljardenbedrag wel grote invloed heeft) is gestegen van 78 % naar 80 %, dat van de vlottende rentevoeten (dat van 15 % naar 4 % is gedaald) gedaald van 22 % naar 20 %.

Dit wijst op een voorzichtig financieel beleid, daar met overheidsfinanciën niet gespeculeerd behoort te worden.

Principes van het schuldbeheer

Eerste streefdoel: meer dan 60 % schuld aan een vaste rentevoet; dit is gerealiseerd.

Tweede streefdoel: een gemiddelde looptijd langer dan vijf jaar, aangezien de rentevoet van lange-termijnschulden lager is dan die van korte-termijnschulden; ook dit is gerealiseerd.

Derde streefdoel: ingeval van schuldvernieuwing, niet alles op een enkel moment, daar dit op de rentevoet weegt; dit wordt gerealiseerd.

Vierde streefdoel: de schuld stabiliseren en eventueel reduceren; ook dit is gerealiseerd.

In het licht van de lage rentevoeten zou Infrabel aangespoord kunnen worden om schuldherschikking te verzoeken. Dit is met de overgeërfde schuld evenwel niet mogelijk. Indien Infrabel dit toch zou willen forceren, zou het dit met een hogere rentevoet moeten bekopen.

De EBITDA (het verschil tussen inkomsten en uitgaven op de exploitatierekening zonder rekening te houden met waardeverminderingen, afschrijvingen, interestlasten en belastingen) van Infrabel is steeds positief geweest. De EBT (het saldo mits aftrek van voornoemde posten met uitzondering van de belastingen) is eveneens altijd positief geweest.

Vanaf haar ontstaan in 2005 tot 2015, tien jaar later, heeft Infrabel overschotten ter waarde van 651 miljoen euro opgebouwd en er een voorzichtig beleid mee gevoerd. 600 miljoen euro werd geïnvesteerd in het netwerk en 100 miljoen euro werd gebruikt voor het betalen van de interestlasten op de leningen. Er was dus een negatieve impact op de cashpositie van Infrabel van 50 miljoen euro.

Le coût de la dette a diminué grâce aux faibles taux d'intérêt.

La part des taux fixes (qui en soi n'ont diminué que de 0,10 %, ce qui a toutefois une grande incidence sur un montant de plusieurs milliards) est passée de 78 % à 80 %, alors que celle des taux flottants (qui a baissé de 15 % à 4 %) est passée de 22 % à 20 %.

Cette évolution est le signe d'une politique financière prudente, parce qu'il convient de ne pas spéculer avec les finances publiques.

Principes de la gestion de la dette

Premier objectif: plus de 60 % de la dette à un taux fixe, ce qui a été réalisé.

Deuxième objectif: une durée moyenne supérieure à cinq ans, étant donné que le taux d'intérêt des dettes à long terme est inférieur à celui des dettes à court terme; cet objectif a, lui aussi, été réalisé.

Troisième objectif: en cas de renouvellement de la dette, ne pas tout renouveler au même moment, parce que cela pèse sur le taux d'intérêt; cet objectif a été réalisé.

Quatrième objectif: stabiliser la dette et éventuellement la réduire, ce qui a également été réalisé.

À la lumière des faibles taux d'intérêt, Infrabel pourrait être incitée à solliciter un rééchelonnement de la dette, ce qui n'est toutefois pas possible avec une dette héritée. Si Infrabel voulait forcer ce rééchelonnement, elle le ferait au prix de taux d'intérêt plus élevés.

L'EBITDA d'Infrabel (différence entre les revenus et les dépenses sur le compte d'exploitation ne tenant pas compte des réductions de valeur, des amortissements, des charges d'intérêts et des impôts) a toujours été positif. L'EBT (le solde moyennant déduction des postes précités, à l'exception des impôts) a, lui aussi, toujours été positif.

De sa création en 2005 à 2015, dix ans plus tard, Infrabel a constitué des excédents d'une valeur de 651 millions d'euros et mené une stratégie très prudente. Un montant de 600 millions d'euros a été investi dans le réseau et 100 millions d'euros ont été utilisés pour payer les charges d'intérêts sur les emprunts, ce qui a impacté négativement la situation de liquidité d'Infrabel à hauteur de 50 millions d'euros.

Conclusie

Infrabel stabiliseert, zoals gevraagd door de regering, de schuld, lost deze af op eigen fondsen, maar blijft investeren in de infrastructuur in het belang van de samenleving.

I.B. De schuldsituatie van de NMBS, door de heer HENIN

Vooraf

De spreker maakt een soortgelijke opmerking als zijn voorganger over de begripsverwarring in de pers toen gewag werd gemaakt van de totale schuld van de NMBS Groep die intussen meer dan 6 miljard euro zou bedragen.

Definities

Een onderscheid moet worden gemaakt tussen de netto financiële schuld, de economische schuld en de economische schuld op eigen fondsen.

Netto financiële schuld

De netto financiële schuld geeft een beeld van de bruto algemene toestand van het bedrijf.

Ze omvat, naast de leningen afgesloten bij kredietinstellingen of uitgegeven op de kapitaalmarkten, ook nog volgende elementen:

- Erfpachtovereenkomsten ten aanzien van derden;
 - Rentedragende schulden en lopende debetrekeningen bij dochterondernemingen.
- Hiervan moeten worden afgetrokken:
- Beleggingen voor de gedeeltelijke terugbetaling van schulden;
 - “Back-to-Back”-operaties (ingevolge de schuldovername in 2005);
 - Rentedragende schuldvorderingen en lopende creditrekeningen bij dochterondernemingen; voorschotten aan dochterondernemingen moeten worden vergoed;
 - Liquiditeiten en eigen beleggingen, met uitzondering van het GEN-Fonds.

Conclusion

Infrabel stabilise sa dette, comme le lui a demandé le gouvernement. Elle la résorbe sous responsabilité propre tout en continuant à investir dans l'infrastructure, dans l'intérêt de la communauté.

I.B. L'endettement de la SNCB, par M. HENIN

Préambule

L'orateur formule une observation similaire à celle de l'intervenante précédente à propos de la confusion observée dans la presse à l'égard de la dette totale du Groupe SNCB qui dépasserait aujourd'hui les 6 milliards d'euros.

Définitions

Il convient d'établir une distinction entre la dette financière nette, la dette économique et la dette économique sous responsabilité propre.

Dette financière nette

La dette financière nette donne une image de la situation générale brute de l'entreprise.

Elle comprend encore, outre les emprunts contractés auprès d'établissements de crédits ou émis sur les marchés des capitaux, les éléments suivants:

- Baux emphytéotiques à l'égard de tiers;
 - Dettes et comptes courants porteurs d'intérêts envers des filiales.
- Il faut ensuite en déduire les éléments suivants:
- Placements destinés au remboursement partiel des dettes financières;
 - Transactions “Back to Back” (suite à la reprise de la dette en 2005);
 - Créances et comptes courants porteurs d'intérêts envers des filiales; les avances aux filiales doivent être remboursées;
 - Trésoreries et placements en fonds propres, excepté les placements relatifs au Fonds RER.

Economische schuld

De economische schuld, zoals die in de jaarverslagen wordt gepubliceerd, geeft een ander beeld van de toestand van het bedrijf omdat ze, bovenop de netto financiële schuld, een aantal verborgen schulden omvat die betrekking hebben op:

— latente, niet altijd exact becijferbare openbare-dienstverplichtingen vastgelegd in het beheerscontract met de Staat, hetzij ongebruikte subsidies,

— cofinancieringen (cf. de lopende conventies met de regionale vervoersmaatschappijen voor de stations-omgeving van Mechelen, de tramstelplaats te Oostende alsook de multimodale stations te Namen en Bergen), en:

— behoeftes aan bedrijfskapitalen (voor de betaling van leveranciers en facturen allerhande).

Economische schuld onder eigen verantwoordelijkheid

Van de economische schuld, zoals hierboven uiteengezet, wordt afgetrokken:

— leningen voor rekening van de Staat (voor de aankoop van rollend materieel voor het GEN, de HLE-18-locomotieven en de Desiro's);

— financieringen van stations en parkings ten laste van de staat (dit behelst onder meer de prefinanciering van de parking in Louvain-la-Neuve, het dekken van het tekort ingevolge de hsl-werken en de prefinanciering ten laste van het GEN-Fonds).

Toestand in 2005

In 2005 werd de unitaire NMBS opgesplitst in drie entiteiten: de koepel NMBS Holding, de infrastructuur-beheerder Infrabel en de spoorwegoperator NMBS.

De totale schuld bedroeg op 31 december 2004 9,457 miljard euro, waarvan 7,4 miljard euro werd overgenomen door de Staat, wat het saldo opleverde van de NMBS Groep van 2,057 miljard euro. Daarvan werd toen, volgens de op dat ogenblik uitgetekende organisatie van de NMBS Groep, 2,058 miljard euro ondergebracht bij de NMBS Holding, met een vordering van 1 miljoen euro ten voordele van Infrabel, terwijl voor de NMBS de nulstelling gold.

Dette économique

La dette économique, telle qu'elle est publiée dans les rapports annuels, donne une autre image de la situation de l'entreprise, étant donné qu'outre la dette financière nette, elle comporte un certain nombre de dettes cachées en rapport avec:

— des dettes latentes, des obligations de service public — pas toujours chiffrables avec précision — inscrites dans le contrat de gestion conclu avec l'État ou encore des subsides non utilisés,

— des cofinancements (cf. conventions en cours avec les sociétés régionales de transport concernant les abords de la gare de Malines, le terminal des trams à Ostende ainsi que les gares multimodales de Namur et de Mons); et:

— les besoins en fonds de roulement (pour le paiement des fournisseurs et le règlement de toutes sortes de factures).

Dette économique sous responsabilité propre

De la dette économique, telle que présentée ci-dessus, il faut déduire:

— les emprunts pour le compte de l'État (pour l'achat de matériel roulant pour le RER, les locomotives HLE-18 et les rames Desiro);

— le financement de stations et de parkings à charge de l'État (ce qui comprend notamment le préfinancement du parking de Louvain-la-Neuve, la couverture du déficit des travaux TGV et le préfinancement à charge du Fonds RER).

La situation en 2005

En 2005, la SNCB, qui était à l'époque une entreprise unitaire, a été scindée en trois entités: la coupole SNCB Holding, le gestionnaire de l'infrastructure Infrabel et l'opérateur ferroviaire SNCB.

Au 31 décembre 2004, la dette s'élevait au total à 9,457 milliards d'euros. Un montant de 7,4 milliards d'euros a été repris par l'État, ce qui a ramené le solde dû par le Groupe SNCB à 2,057 milliards d'euros. Eu égard à la façon dont il avait été décidé de structurer le Groupe SNCB à cette époque, 2,058 milliards d'euros ont été transférés à la SNCB Holding, une créance d'un million d'euros a été inscrite en faveur d'Infrabel et il y a eu une mise à zéro en ce qui concerne la SNCB.

Evolutie van de NMBS Groep tot 2014

Met uitsluiting van B-Logistics dat op 1 februari 2011 zelfstandig werd en waar in oktober 2015 Argos meerderheidsaandeelhouder werd, groeide de schuld tussen 2005 en 2014 aan tot 4,186 miljard euro. In deze evolutie zijn in de periode 2006-2008 en 2010-2011 lichte dalingen opgetreden ten gevolge van de schuldvermindering van Infrabel en een aantal vastgoedoperaties van de NMBS Holding.

Hoe de schuld per bedrijf evolueerde in dezelfde periode kan u nagaan op bladzijde 9 van de presentatie ("3. Evolutie van de netto financiële schuld "per onderneming" van 1 januari 2005 tot 31 december 2013 — exclusief schuld van B-Logistics").

Op het niveau van de NMBS Groep verdubbelde de schuld: van 2,057 miljard euro naar 4,186 miljard euro. Het verschil van 2,129 miljard euro omvat:

- 1,238 miljard euro investeringen voor rekening van de Staat;
- 30 miljoen euro voor de kapitalisering van B-Logistics;
- 861 miljoen euro operationele verliezen.

Als men hier de 672 miljoen euro voor de Liefkenshoek-tunnel bijtelt, bekomt men een totaal van 4,858 miljard euro, hetzij iets minder dan vijf miljard euro maar geenszins de zes miljard waar de pers gewag van maakte.

Schuldverdeling

Op de bladzijden 11 en 12 van de presentatie ("5. Verdeling van de netto financiële schuld op 1 januari 2014 — Algemeen overzicht exclusief het privaats-publiek partnerschap voor de Liefkenshoek-tunnel") wordt de complexiteit van de schuldverdeling op 1 januari 2014, nadat de NMBS Groep werd op in de infrastructuurbeheerder Infrabel, de spoorwegoperator NMBS en het personeelsbeheerbedrijf HR-Rail, in detail weergegeven.

De principes waren de volgende: wat rechtstreeks toewijsbaar was, rekening houdend met de hervorming (die bijvoorbeeld de stations overhevelde van de NMBS Holding naar de NMBS Mobility), werd toegewezen aan respectievelijk Infrabel en de NMBS. Voor de rest werd een 45/55-verdeelsleutel toegepast.

L'évolution du Groupe SNCB jusqu'en 2014

On a assisté entre 2005 et 2014 — sauf pour ce qui est de B-Logistics, qui est devenu autonome le 1^{er} février 2011 et dont Argos est devenu l'actionnaire majoritaire en octobre 2015 — à une augmentation de la dette, qui est passée à 4,186 milliards d'euros. De faibles baisses ont été observées dans cette évolution au cours des périodes 2006-2008 et 2010-2011, en raison de la réduction de la dette d'Infrabel et à la suite d'un certain nombre d'opérations immobilières réalisées par la SNCB Holding.

L'évolution de la dette par société au cours de la même période est décrite en page 9 de la présentation ("3. Évolution de la dette financière nette "par société": 01.01 2005 au 31.12 2013 (hors dette B-Logistics)").

Au niveau du Groupe SNCB, la dette a doublé, pour passer de 2,057 milliards d'euros à 4,186 milliards d'euros. La différence de 2,129 milliards d'euros s'explique par les postes suivants:

- 1,238 milliard d'euros d'investissements pour le compte de l'État;
- 30 millions d'euros pour la capitalisation de B-Logistics;
- 861 millions d'euros de pertes opérationnelles.

Si l'on y ajoute les 672 millions d'euros prévus pour le *Liefkenshoektunnel*, on obtient un total de 4,858 milliards d'euros, soit un peu moins de cinq milliards d'euros, ce qui est bien en-deçà des six milliards évoqués dans la presse.

Répartition de la dette

Les pages 11 et 12 de la présentation ("5. Répartition de la dette financière nette au 01.01 2014 — Vue globale hors PPP LHRL"), donnent le détail de la complexité de la répartition de la dette au 1^{er} janvier 2014, après la scission du Groupe SNCB en un gestionnaire de l'infrastructure Infrabel, un opérateur ferroviaire SNCB et une entreprise de gestion du personnel HR-Rail.

Les principes étaient les suivants: ce qui était directement attribuable, en tenant compte de la réforme (laquelle a, par exemple, transféré les gares du Holding SNCB vers SNCB Mobility), a été attribué respectivement à Infrabel et à la SNCB. Pour le surplus, une clé de répartition 45/55 a été appliquée.

Aldus erfde de nieuwe NMBS 2,649 miljard euro van de totale schuld van 4,858 miljard euro.

Om de economische schuld onder eigen verantwoordelijkheid te berekenen moet bovenstaand bedrag als volgt worden aangepast:

Bij de netto financiële schuld van 2,649 miljard euro moeten worden gevoegd:

— 37 miljoen euro ten titel van de cofinancieringen in Mechelen, Oostende, Namen en Bergen — zie hoger:

— 172 miljoen euro ten titel van ongebruikte kapitaalsubsidies;

— 260 miljoen euro ten titel van commerciële kapitaalbehoeften.

Dit levert een economische schuld van 3,118 miljard euro op.

Daarvan moeten twee belangrijke posten worden afgetrokken die ten laste komen voor de Staat, 664 miljoen euro voor rollend materieel en 61 miljoen euro voor de verbouwing van stations en de aanleg van parkings.

Na deze operatie bekomt men de economische schuld onder eigen verantwoordelijkheid ten bedrage van 2,393 miljard euro.

Evolutie van de NMBS na 2014

Op bladzijde 14 van de presentatie ("7. Evolutie van de NMBS-schulden in boekjaren 2014-2015") worden de drie types van schulden weergegeven.

De netto financiële schuld is ongeveer met 300 miljoen euro gegroeid (tot 2,950 miljard euro) terwijl de economische schuld onder eigen verantwoordelijkheid slechts met 80 miljoen euro (tot 2,473 miljard euro) is gegroeid.

Schuldbeheer

Er heeft zich een verschuiving voorgedaan van een schuld voor infrastructuur naar een schuld ten gevolge van operationele verliezen. Dit is geen gunstige evolutie. Investerings in de infrastructuur zijn altijd te verkiezen boven schulden ten gevolge van operationele verliezen.

De financiële schuld groeit nog altijd. Alleen de economische schuld is wat gestabiliseerd ten gevolge van het gebruik van de toegekende kapitaalsubsidies.

Ainsi, la nouvelle SNCB a hérité de 2,649 milliards d'euros de la dette totale de 4,858 milliards d'euros.

Pour calculer la dette économique sous responsabilité propre, il convient d'ajuster le montant susmentionné comme suit:

Il faut ajouter à la dette financière nette de 2,649 milliards d'euros:

— 37 millions d'euros de cofinancements (Malines, Ostende, Namur, Mons — voir ci-dessus);

— 172 millions d'euros de subsides en capital non utilisés;

— 260 millions d'euros de besoins en fonds de roulement commerciaux.

Soit une dette économique de 3,118 milliards d'euros.

Il faut déduire de ce montant deux postes importants à charge de l'État: 664 millions d'euros pour le matériel roulant et 61 millions d'euros pour la rénovation de gares et la construction de parkings.

Après cette opération, on obtient une dette économique sous responsabilité propre d'un montant de 2,393 milliards d'euros.

Évolution de la SNCB après 2014

Les trois types de dettes sont explicités à la page 14 de la présentation ("7. Évolution des dettes SNCB. Exercices 2014-2015").

La dette financière nette a progressé d'environ 300 millions d'euros (pour atteindre 2,950 milliards d'euros), tandis que la dette économique sous responsabilité propre n'a augmenté que de 80 millions d'euros (pour s'établir à 2,473 milliards d'euros).

Gestion de la dette

Il y a eu un glissement d'une dette d'infrastructure à une dette résultant de pertes opérationnelles. Ce n'est pas une évolution favorable. Les investissements dans l'infrastructure sont toujours préférables aux dettes résultant de pertes opérationnelles.

La dette financière continue toujours à croître. Seule la dette économique a été quelque peu stabilisée à la suite de l'utilisation des subsides en capital alloués.

De NMBS is dus nog ver verwijderd van de doelstelling de schuldenberg te stabiliseren en zo mogelijk te doen slinken.

De impliciete rentevoet bedraagt 2,18 % en de gemiddelde resterende looptijd 7,4 jaar.

De verhouding tussen vaste en vlottende rentevoet is goed: 83,52 % tegenover 16,48 %. De kwetsbaarheid van de NMBS tegenover schommelingen van de rentevoet is dus laag en ook wordt geprofiteerd van het feit dat de rentevoeten momenteel zeer laag zijn. Aldus werd vorig jaar een lening over veertig jaar — tot 2054 — afgesloten tegen een rentevoet van slechts 1,57 %.

Op lange termijn bedraagt de netto financiële schuld 2,448 miljard euro, op korte termijn 93 miljoen euro (die extra laag uitvallen door het innen van de exploitatiesubsidies). De korte-termijnfinanciering is gegarandeerd dankzij Eurofim (dat gespecialiseerd is in de financiering van spoorwegbedrijven met een staatswaarborg) en de Europese Investeringsbank (EIB).

De aflossingskalender wordt gedetailleerd weergegeven op bladzijde 18 van de presentatie ("8. Kerncijfers van de netto financiële schuld op 30 juni 2016.")

Ratings

Rekening houdend met het feit dat de NMBS van een staatswaarborg geniet zijn de ratings de volgende:

Moody's: Stabiel, P-1 (voor de korte termijn) A1 (voor de lange termijn)

Standard & Poors: Negatief, A-1 (voor de korte termijn) en A+ (voor de lange termijn).

Vastgoed

Hier en daar wordt gesuggereerd dat de NMBS, om de globale schuld te verminderen, haar vastgoedpatrimonium zou moeten verkopen. Er heeft dan ook een denkoefening plaatsgehad om hier concrete cijfers op te kunnen plakken.

Er zijn drie categorieën:

— vastgoed nodig voor de exploitatie: 1,6 miljard euro;

— niet nodig maar van strategisch belang voor Infrabel of de NMBS: 257,4 miljoen euro; daarvan is 187,9 miljoen euro verhuurd en 128,9 miljoen euro niet

La SNCB est donc encore loin d'avoir atteint l'objectif de stabilisation, voire, si possible, de réduction de son endettement.

Le taux d'intérêt implicite s'élève à 2,18 % et la durée moyenne restante est de 7,4 ans.

Le ratio entre le taux d'intérêt fixe et le taux d'intérêt flottant est bon: 83,52 % contre 16,48 %. La SNCB présente donc une faible vulnérabilité face aux variations des taux d'intérêt et profite également du fait que les taux d'intérêt sont actuellement très bas. C'est ainsi qu'elle a contracté l'année dernière un emprunt sur quarante ans — jusque 2054 — à un taux d'intérêt de 1,57 % seulement.

La dette financière nette s'élève à 2,448 milliards d'euros à long terme, et à 93 millions d'euros à court terme (un montant particulièrement bas en raison de la perception des subsides d'exploitation). Le financement à court terme est garanti grâce à Eurofima (société spécialisée dans le financement des entreprises ferroviaires bénéficiant de la garantie de l'État) et la Banque européenne d'investissement (BEI).

Le calendrier des remboursements est détaillé à la page 18 de la présentation ("8. Chiffres clés de la dette financière nette au 30 juin 2016.")

Notations (Ratings)

Compte tenu du fait que la SNCB bénéficie de la garantie de l'État, les notations sont les suivantes:

Moody's: Stable, P-1 (à court terme) et A1 (à long terme)

Standard & Poors: Négatif, A-1 (à court terme) et A+ (à long terme).

Biens immobiliers

D'aucuns suggèrent que la SNCB devrait vendre son patrimoine immobilier pour réduire sa dette globale. Une réflexion a donc eu lieu en vue de chiffrer concrètement la situation.

Il y a trois catégories de biens immobiliers:

— Biens immobiliers nécessaires à l'exploitation: 1,6 milliard d'euros;

— Pas nécessaires, mais d'une importance stratégique pour Infrabel ou la SNCB: 257,4 millions d'euros; parmi ces biens, ceux en location représentent une

verhuurd (vaak gaat het hier om gronden tussen de tuinen van particulieren en de spoorwegbeddingen).

De verkoop van vastgoed zou dus slechts een marginale impact hebben op de schuldsituatie van de NMBS. De grafiek van de verkopen tussen 2011 en 2015 op bladzijde 20 van de presentatie ("9. Strategie valoriseren en patrimoniumlijsten") toont aan dat vanaf 2013 deze realisaties 5 miljoen euro niet overstijgen. Dit omvat evenwel niet de opwaardering in de Zuidstationswijk, die samen met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de betrokken gemeentes wordt doorgevoerd.

II — VRAGEN EN OPMERKINGEN VAN DE LEDEN

Mevrouw Inez De Coninck (N-VA) verheugt zich dat het Parlement nauw betrokken wordt bij het toezicht op de financiële situatie van de NMBS. Ze wijst erop dat het regeerakkoord voorziet in een schuldafbouwstrategie voor de spoorbedrijven, waarbij het met name de bedoeling is de schuld op peil te houden en vervolgens geleidelijk te verminderen.

Naar verluidt werden in het verleden verschillende boekhoudmethodes gebruikt, met name wat de openbaredienstactiviteiten en de commerciële activiteiten buiten de beheersovereenkomst betreft. Dit onderscheid was voornamelijk bedoeld om te voorkomen dat commerciële activiteiten gefinancierd worden met fondsen afkomstig van de overheidsdotatie. In de doorlichting van het Rekenhof over de NMBS, die in de commissie werd besproken, wordt erop gewezen dat die boekhoudkundige scheiding bij de hervorming van de NMBS-Groep in 2014 werd afgeschaft. Uit de uiteenzettingen van vandaag blijkt echter duidelijk dat de schulden van de NMBS nog steeds "traceerbaar" zijn wat de herkomst betreft (openbaredienstactiviteiten en commerciële activiteiten). Hoe ging men in het begin te werk om die verschillende schulden te kunnen identificeren? Hoe kan dat onderscheid nu nog worden gemaakt, gelet op de veranderingen die in het boekhoudstelsel zijn aangebracht?

De historische schuld die voortvloeit uit de commerciële activiteiten brengt uiteraard geen ontvangsten meer op maar leidt wel tot een stijgende rentelast. Hoe kan dit op lange termijn worden verholpen? Kunnen de activiteiten van een spoorbedrijf voldoende winst voortbrengen om dit op te vangen of wordt eraan gedacht om de ontvangsten van andere commerciële activiteiten te gebruiken om die schuld aan te zuiveren? Welke winst

valeur comptable de 187,9 millions d'euros, et ceux qui ne sont pas loués une valeur de 128,9 millions d'euros (il s'agit souvent, en l'occurrence, de terrains situés entre les jardins de particuliers et les voies ferrées).

La vente de biens immobiliers n'aurait donc qu'un impact marginal sur l'endettement de la SNCB. Le graphique des ventes réalisées entre 2011 et 2015 figurant à la page 20 de la présentation ("9. Stratégie de valorisation et liste patrimoniale") montre qu'à partir de 2013, ces réalisations ne dépassent pas 5 millions d'euros. Cela n'inclut cependant pas la revalorisation du quartier de la gare du Midi, qui est effectuée conjointement avec la Région de Bruxelles-Capitale et les communes concernées.

II. — QUESTIONS ET OBSERVATIONS DES MEMBRES

Mme Inez De Coninck (N-VA) se félicite que le Parlement soit étroitement associé au suivi de la situation financière de la SNCB. Elle rappelle que l'accord de gouvernement prévoit une stratégie de résorption de la dette des entreprises ferroviaires, visant entre autres à stabiliser la dette, et ensuite à la réduire progressivement.

Il a été dit que, par le passé, différentes méthodes comptables étaient utilisées, notamment en ce qui concerne les activités de service public et les activités commerciales hors contrat de gestion. Cette distinction avait principalement pour but d'éviter que des activités commerciales ne soient financées avec les fonds provenant de la dotation publique. L'audit de la Cour des comptes sur la SNCB, qui a fait l'objet d'une discussion en commission, rappelle que cette séparation comptable a été supprimée en 2014, lors de la réforme du groupe SNCB. Il ressort pourtant clairement des exposés de ce jour que les dettes de la SNCB sont encore toujours "traçables" quant à leur origine (activités de services public et activités commerciales). Originellement, comment a-t-on procédé pour permettre l'identification de ces différentes dettes? Comment arrive-t-on encore à opérer cette distinction aujourd'hui au vu du changement intervenu dans la comptabilité?

Concernant la dette historique résultant des activités commerciales, elle ne génère évidemment plus de recettes mais une charge d'intérêts croissante. Comment peut-on y remédier à long terme? Les activités d'une entreprise ferroviaire peuvent-elles générer suffisamment de bénéfices pour y faire face ou envisage-t-on de consacrer les recettes d'autres activités commerciales pour apurer cette dette? Quelles sont les gains ou les

of verlies wordt thans voortgebracht door de commerciële activiteiten die buiten het toepassingsveld van de beheersovereenkomst vallen?

Uit de uiteenzetting van Infrabel komt naar voren dat de PPS “Liefkenshoek” en de PPS “Diabolo” twee aparte juridische operaties zijn en dat de eerste een staatswaarborg geniet. Hoe zit dat voor de andere? Waarom is er voor de PPS “Diabolo” mogelijk geen staatswaarborg?

De uiteenzetting van Infrabel toont ook aan dat, voor de hele schuld van de oude holding, ongeveer voor honderd miljoen euro een staatswaarborg zou gelden. Van waar komt dit bedrag en op welke operaties heeft het betrekking?

Wat de gemiddelde looptijd van de schuld betreft, is aangegeven dat eraan gedacht werd voordeel te halen uit de huidige context van lage rente door die gemiddelde looptijd te verlengen, wat het mogelijk zou maken meer middelen ter beschikking te stellen voor investeringen. Kan daar meer informatie over worden verkregen?

Uit de uiteenzetting van de NMBS blijkt dat de vervoersmaatschappij momenteel nog een schuldenlast torst in verband met het door De Lijn uitgebate tramdepot van Oostende. Hoe komt het dat de NMBS een schuld draagt voor een investering ten voordele van De Lijn?

Het is bekend dat de NMBS haar patrimonium in de etalage zet om op die manier haar schuldenlast te verminderen. Daartoe is een inventaris opgemaakt van dat patrimonium. Hoe komt het dat een proportioneel veel groter deel van die vervreemde goederen in Vlaanderen gelegen is, terwijl de opbrengst van die patrimonium-verkopen bestemd is om de algemene schuld van de spoorwegmaatschappij te verlichten?

Tot slot heeft de regering afgelopen zomer beslist bijna één miljard euro vrij te maken voor de spoorwegondernemingen, een bedrag dat zal gaan naar investeringen, met name voor het GEN. Zal die extra inspanning een impact hebben op de schuldsituatie van de twee ondernemingen?

Als antwoord op een door de vorige spreekster aangehaalde punt onderstreept *de heer Laurent Devin (PS)* dat er nog relatief weinig verkoopbaar patrimonium overblijft in Wallonië, wat het laag verkoopniveau in vergelijking met Vlaanderen verklaart.

De spreker herinnert eraan dat mevrouw Vanderveeren op 1 juli 2016 CFO van Infrabel is geworden, ter vervanging van de heer Smeets, en dat ze bovendien aanblijft als voorzitter van de raad van bestuur van Infrabel, in

pertes générés aujourd’hui par les activités commerciales qui tombent en dehors du champ d’application du contrat de gestion?

Il ressort de l’exposé d’Infrabel que le PPP “Liefkenshoek” et le PPP “Diabolo” sont deux opérations juridiques distinctes et que la première bénéficie d’une garantie de l’État. Qu’en est-il de l’autre? Le cas échéant, pourquoi le PPP “Diabolo” ne bénéficie-t-il pas également d’une garantie de l’État?

L’exposé d’Infrabel montre par ailleurs que dans l’ensemble de la dette provenant de l’ancienne holding, une centaine de millions d’euros bénéficierait de la garantie de l’État. D’où provient ce montant et à quelles opérations se rapporte-t-il?

En ce qui concerne la maturité moyenne de la dette, il a été indiqué qu’on songeait à tirer profit du climat actuel de taux faibles en vue d’allonger cette maturité moyenne, ce qui permettrait de donner davantage de moyens pour les investissements. Peut-on en savoir plus à cet égard?

Il ressort de l’exposé de la SNCB que celle-ci supporte encore actuellement une dette se rapportant à l’entrepôt de trams d’Ostende, exploité par la De Lijn. Comment se fait-il que la SNCB supporte une dette pour un investissement qui bénéficie à De Lijn?

On sait que la SNCB mène une politique active de réalisation de son patrimoine en vue de réduire son endettement. Un inventaire du patrimoine a été réalisé à cet effet. Comment se fait-il qu’une part proportionnellement beaucoup plus importante de ces aliénations concerne des biens situés en Flandre, alors que le produit de ces réalisations de patrimoine est destiné à réduire l’endettement global des chemins de fer?

Enfin, le gouvernement a décidé dans le courant de cet été de débloquer près d’un milliard d’euros pour les entreprises ferroviaires, somme qui sera affectée à des investissements, notamment pour le RER. Cette rallonge aura-t-elle un impact sur la situation de la dette des deux entreprises?

M. Laurent Devin (PS) souligne, en réponse à un point soulevé par l’intervenante précédente, qu’il reste relativement peu de patrimoine réalisable en Wallonie, ce qui explique le faible niveau des ventes par rapport à la Flandre.

L’intervenant rappelle que Mme Vanderveeren est devenue CFO d’Infrabel le 1^{er} juillet 2016, en remplacement de M. Smeets, et qu’elle demeure par ailleurs présidente du conseil d’administration d’Infrabel, dans

afwachting dat ze conform de statuten van de onderneming in die functie wordt vervangen. De spreker omschrijft die situatie als oncomfortabel: als voorzitter van de raad van bestuur moet mevrouw Vanderveeren erop toezien dat de belangen van alle stakeholders worden behartigd tijdens de vergaderingen van de raad van bestuur, wat kan ingaan tegen de doelstellingen die worden nagestreefd door de persoon die optreedt als CFO; op dezelfde wijze zouden de handelingen die door de betrokkene worden gesteld als CFO, kunnen worden beïnvloed door haar positie binnen de raad van bestuur.

Die situatie is op zijn minst een bron van dubbelzinnigheid.

Wat de verdeling van de budgettaire inspanningen betreft, heeft de directie van Infrabel de alarmklok geluid inzake de extra besparingen die de infrastructuurbeheerder worden opgelegd. Zowel de CEO als de directrice *Traffic Management and Services* hebben de parlementsleden in de commissie gewezen op de impact van die besparingen op Infrabel. In de vergadering over de opvolging van de aanbevelingen van de “commissie Buizingen” werd gewag gemaakt van 1,5 miljard euro die zouden moeten worden bespaard. Kunnen de bedragen van de overheidstoelagen voor de jaren in de periode 2016 tot 2020, de verdeling ervan tussen Infrabel en de NMBS, alsook de opdeling per jaar worden bevestigd? De Ministerraad heeft de toelagen goedgekeurd voor de periode 2016-2020, voor een bedrag van 13,699 miljard euro in totaal, waarvan 5,6 miljard euro voor de NMBS en 5 miljard euro voor Infrabel. Het bedrag van de infrastructuurvergoeding wordt — op verzoek van de NMBS — bevroren op het niveau van 2014, met name 3,1 miljard euro. Hoe ziet de verdeling van die besparingen tussen Infrabel en de NMBS eruit ten opzichte van de toelagen van 2014, en hoe zullen de budgettaire inspanningen worden verdeeld over de exploitatie- en de investeringsstoelagen?

Kunnen met die beperkte budgettaire middelen de strategische doelstellingen van Infrabel worden bereikt, zowel op het niveau van de beveiliging van het net (met inbegrip van het uitrollen van ETCS), als wat het onderhoud van het net of de verhoging van de capaciteit betreft? Of moet men afzien van de exploitatie van een deel van het secundair net en van het onderhoud van de bovenleidingen, of moet men sommige infrastructuuruitbreidingswerkzaamheden *on hold* zetten? Het is duidelijk dat de exploitatie-inkomsten thans dienen om de schuld terug te betalen.

Met betrekking tot de aanpassing van het vervoersplan in 2017, waarbij het vervoersplan 2014 van de NMBS moet worden geüpdatet, heeft het directiecomité

l'attente de son remplacement dans cette dernière fonction et ce conformément aux statuts de l'entreprise. Cette situation est qualifiée d'inconfortable par l'intervenant: en tant que présidente du conseil d'administration, Mme Vanderveeren doit veiller à ce que les intérêts de toutes les parties prenantes soient pris en considération lorsque le conseil d'administration délibère, ce qui peut aller à l'encontre des objectifs poursuivis par la personne qui agit en qualité de CFO; de la même manière, les actes pris par l'intéressée en tant que CFO pourraient être influencés par sa position au sein du conseil d'administration.

Ce statut est à tout le moins source d'ambiguïté.

Sur la répartition des efforts budgétaires, les responsables d'Infrabel ont tiré la sonnette d'alarme à propos des économies supplémentaires imposées au gestionnaire d'infrastructure. Tant le CEO que la directrice Traffic Management and Services ont attiré l'attention des parlementaires en commission sur l'impact des économies qui reposeraient sur les épaules d'Infrabel. Le chiffre d'1,5 milliard d'euros d'économies a été cité lors de la réunion sur le suivi des recommandations de la commission Buizingen. Les montants des dotations peuvent-ils être confirmés pour les années 2016 à 2020, ainsi que leur répartition entre Infrabel et la SNCB, de même que leur ventilation année par année. Le Conseil des ministres a approuvé le montant des dotations pour la période 2016-2020, pour un montant total de 13,699 milliards d'euros, soit 5,6 milliards d'euros pour la SNCB et 5 milliards d'euros pour Infrabel. Le montant de la redevance d'infrastructure est gelé — à la demande de la SNCB — à son niveau de 2014, soit 3,1 milliards d'euros. Quelle est la ventilation de ces économies entre Infrabel et la SNCB par rapport aux dotations de 2014 et comment sera réparti l'effort budgétaire entre les dotations d'exploitation et les dotations d'investissements?

Ce cadre budgétaire contraint rend-il possible la réalisation des objectifs stratégiques d'Infrabel, tant au niveau de la sécurisation du réseau (dont l'implémentation de l'ETCS) que de l'entretien du réseau ou de l'augmentation des capacités? Ou faudra-t-il renoncer à l'exploitation d'une partie du réseau secondaire, mettre fin à l'entretien des caténaires ou geler certains travaux d'extension de l'infrastructure? Il est clair que les recettes d'exploitation servent aujourd'hui à rembourser la dette.

Concernant l'adaptation du plan de transport en 2017, qui devra actualiser le plan de transport 2014 de la SNCB, différents scénarios ont été présentés par le

verschillende scenario's voorgesteld. Hoeveel van de budgettaire middelen zal naar de aanpassing van het aanbod gaan? In welke mate kan het aanbod op het hele grondgebied worden verhoogd, over hoeveel treinkilometers gaat het en wat is de jaarlijkse kostprijs ervan?

minister Bellot heeft eind juli 2016 aangekondigd dat nieuwe, productieve investeringen in het spoor zullen worden gedaan ten bedrage van 1 miljard euro, bovenop de al geplande of te verwachten investeringen in het kader van het meerjareninvesteringsplan; dat bedrag zal grotendeels worden besteed aan de voltooiing van het GEN. Het zou niet in de bedoeling liggen de (fors door de regering verlaagde) toelagen van de spoorondernemingen op te trekken, maar wel in te zetten op de schuldgraad van de Groep.

Het is echter bekend dat Infrabel-ceo Luc Lallemand zich sceptisch toont over de mogelijkheid de schuldenlast van zijn onderneming te verzwaren, daar de kosten niet hoger mogen uitvallen dan de inkomsten van het bedrijf; dat moet een schuldconsolidatie voorkomen, wat zou impliceren dat die schuld door de Staat wordt overgenomen. Het regeringsscenario is des te verrassender omdat de regering de Infrabel-dotaties fors heeft teruggeschroefd en omdat de infrastructuurretributies werden bevroren. Werd Infrabel betrokken bij de besprekingen over het plan van de regering om de schuldenlast van de onderneming te verzwaren? Kan Infrabel in de huidige context die bijkomende schuldenlast dragen zonder het evenwicht tussen de kosten en de inkomsten in gevaar te brengen?

De kwestie van een eventuele consolidatie is nog steeds niet opgehelderd. Staat ze op de agenda? Zijn de Staat en Infrabel tegen dat risico beschermd? Zal de door de regering voorgestelde constructie voldoen aan de op EU-niveau vastgelegde begrotingsregels? Beschikt men dienaangaande al over aanwijzingen? Hoe groot is volgens de sprekers het gevaar dat Eurostat het 'plan-Bellot' verwerpt?

In verband met de financiering van het GEN en de afronding van de GEN-investeringen aan Waalse zijde maken de huidige ramingen gewag van een te financieren saldo van 800 miljoen à 1 miljard euro. Zelfs al worden daarbij de door de Waalse regering voorgestelde 200 miljoen aan voorfinanciering opgeteld, plus het resterende saldo in het GEN-Fonds van bijna 100 miljoen euro en de in het 'plan-Bellot' voorgestelde bedragen, dan nog is de financiering van het Waalse GEN niet rond. De regering heeft beloofd het Parlement een financieringspakket en een tijdpad voor de voltooiing van de GEN-werkzaamheden voor te leggen, maar de concrete inlossing van die belofte laat op zich wachten. Hebben de sprekers, die belanghebbende partijen in

comité de direction. Quels sont les moyens budgétaires qui seront affectés à l'adaptation de l'offre? Quel pourrait-être l'accroissement de l'offre sur l'ensemble du territoire, quels chiffres en train-kilomètre et quel coût annuel cela représenterait-il?

Le ministre Bellot annonçait fin juillet de nouveaux investissements productifs dans le rail pour un montant d'un milliard d'euros, ce montant s'ajoutant aux investissements déjà prévus ou prévisibles dans le cadre du plan pluriannuel d'investissements et servant pour l'essentiel à l'achèvement du RER. Il ne s'agirait pas relever les dotations des entreprises ferroviaires, largement diminuées par le gouvernement, mais de jouer sur l'endettement du groupe.

Or, on sait que le CEO d'Infrabel, M. Luc Lallemand, se montre sceptique quant à la possibilité d'augmenter l'endettement de son entreprise, les coûts ne pouvant pas dépasser les revenus de l'entreprise, afin d'éviter une consolidation de la dette, qui impliquerait qu'elle soit reprise par l'État. Le scénario du gouvernement est d'autant plus surprenant que celui-ci a fortement réduit les dotations d'Infrabel et que les redevances d'infrastructure ont été gelées. Infrabel a-t-elle été associée aux discussions entourant le projet du gouvernement d'endetter davantage la société? Dans le contexte actuel, Infrabel peut-elle assumer cet endettement supplémentaire sans compromettre l'équilibre entre les coûts et les recettes?

La question d'une éventuelle consolidation n'a toujours pas été clarifiée. Est-elle à l'ordre du jour? L'État et Infrabel sont-ils immunisés contre ce risque? Le montage proposé par le gouvernement satisfera-t-il aux règles budgétaires fixées au niveau européen? Dispose-t-on déjà d'indications à cet égard? Quel est, pour les intervenants, le risque de voir Eurostat rejeter le 'plan Bellot'?

En ce qui concerne le financement du RER et la finalisation des investissements du RER du côté wallon, les estimations actuelles font état d'un solde à financer oscillant entre 800 millions et 1 milliard d'euros. Même en additionnant les 200 millions de préfinancement proposés par le gouvernement wallon, le solde de près de 100 millions restant dans le fonds RER et les montants proposés dans le 'plan Bellot', le financement du RER wallon n'est toujours pas bouclé. Le gouvernement a promis de venir devant le Parlement avec un dossier de financement et un calendrier d'achèvement des travaux du RER, mais cette promesse tarde à se concrétiser. Les intervenants, qui représentent des parties prenantes à ce dossier, ont-ils une vision plus claire de cette

dit dossier vertegenwoordigen, een duidelijkere kijk op die aangelegenheid? Welke bedragen zouden nodig zijn om het op vier sporen brengen van de lijnen 131 en 124 te voltooien? Beschikt Infrabel over de financiële draagkracht om die werkzaamheden binnen een redelijke termijn te verrichten zonder haar strategische doelstellingen in het gedrang te brengen, namelijk meer bepaald de beveiliging van het net en het onderhoud van de lijnen? Zo niet, zou de door de regering voorgestelde schuldenlast van 1 miljard euro dan aan de behoeften van het GEN kunnen beantwoorden?

Tot slot zou tijdens een raad van bestuur van de NMBS zijn aangestipt dat de provisies voor de delta-ratio 'kostenfactoren' voor B Logistics met 14 miljoen euro zouden worden vermeerderd. Zou dat er niet op neerkomen dat de privéoperator ten laste van de NMBS wordt gesubsidieerd?

De heer David Geerts (sp.a) verheugt er zich over dat de toestand van de NMBS-schuld grondig kan worden besproken door een parlamentscommissie. Vandaag gaat het in de eerste plaats om een technische benadering, aangezien niet de ceo's maar de cfo's van de spoorwegondernemingen aanwezig zijn. Het politiek aspect valt in dergelijke dossiers echter niet volledig uit te sluiten, zodat de spreker zich het recht voorbehoudt enkele meer politieke opmerkingen te maken.

De presentaties van de cfo's hebben het passief van de spoorwegondernemingen in de verf gezet, wat logisch lijkt aangezien men het heeft over de toestand van de schuld en de verdeling ervan. De spreker vindt echter dat men de informatie die vandaag is gegeven, moet aanvullen met die over het actief van dezelfde ondernemingen om een algemeen zicht op hun vermogenstoestand te krijgen; de schuldenlast van een onderneming kan immers maar correct worden beoordeeld dan in het licht van haar activa, al was het maar om de rating van die schuld te bepalen. Hoe zijn die activa als gevolg van de hervorming van de Groep in 2014 verdeeld en wat is hun impact op de schuld? Kan met betrekking tot de activa aanvullende informatie worden verstrekt?

In verband met de Diabolo-verbinding, die als een infrastructuurinvestering is tot stand gekomen, vraagt de spreker zich af wat de opbrengst van de Diaboloretributie is, gelet op enerzijds het feit dat Infrabel gedurende de hele looptijd van de concessie investeringen zal moeten doen, en anderzijds dat die — door Infrabel gerealiseerde — investering voor de NMBS ongetwijfeld toegenomen inkomsten genereert, die uiteraard moeilijk te ramen zijn.

question? Quels montants seraient nécessaires à la finalisation de la mise à quatre voies des lignes 131 et 124? Infrabel est-elle en capacité financière de mener à bien ces travaux dans un délai raisonnable, sans mettre à mal ses objectifs stratégiques, à savoir notamment la sécurisation du réseau et l'entretien des lignes? Dans la négative, le milliard d'euros d'endettement proposé par le gouvernement pourrait-il répondre aux besoins du RER?

Enfin, lors d'un conseil d'administration de la SNCB, il aurait été évoqué que les provisions pour le delta 'facteurs-costs' pour B Logistics allaient être majorées de 14 millions d'euros. Cela ne reviendrait-il pas à subventionner l'opérateur privé à charge de la SNCB?

M. David Geerts (sp.a) se réjouit que la situation de la dette de la SNCB puisse être discutée de manière approfondie en commission du Parlement. Aujourd'hui, c'est une approche technique de ce dossier qui est privilégiée, puisque ce sont les CFO des entreprises ferroviaires qui sont présents, et non les CEO. Toutefois, la dimension politique ne peut être totalement exclue dans ce genre de dossiers, aussi l'intervenant se réserve-t-il le droit de formuler quelques remarques plus politiques.

Les présentations faites par les CFO ont insisté sur le passif des entreprises ferroviaires, ce qui semble logique dès lors qu'on parle de la situation de la dette et de sa répartition. Cependant, l'intervenant estime qu'il faudrait compléter l'information donnée aujourd'hui en ce qui concerne les actifs de ces mêmes entreprises, pour avoir une vue d'ensemble de leur situation patrimoniale, l'endettement d'une entreprise ne s'appréciant correctement qu'au regard de ses actifs, ne fût-ce que pour déterminer le rating de cette dette. Quelle est la répartition de ces actifs à la suite de la réforme du groupe en 2014 et quel est leur impact sur l'endettement? Des informations complémentaires pourraient-elles être fournies concernant les actifs?

Concernant le 'Diabolo', réalisé sous la forme d'un investissement d'infrastructure, l'intervenant se demande ce qu'il en est des recettes générées par la redevance, compte tenu du fait, d'une part, qu'Infrabel devra continuer à réaliser des investissements tout au long de la période de la concession, et, d'autre part, que cet investissement — réalisé par Infrabel — génère sans doute un surcroît de recettes, évidemment difficile à évaluer, pour la SNCB.

De spreker wijst op het gebrek aan analyse van de schuldenstructuur, in het bijzonder met betrekking tot het schuldendeel in verband met de commerciële activiteiten, dat in de periode 2008-2010 sterk is gegroeid en zwaar heeft gewogen op de geconsolideerde schuld, die daarna door de holding is overgenomen. Om te begrijpen wat daar op het spel staat, mag men niet vergeten dat de Europese regels verbieden dat de stijging van de schuld als gevolg van de commerciële activiteiten wordt vergoed met publieke middelen. Een verder doorgedreven analyse van de oorsprong van de schuld zou dan ook de mogelijkheid bieden te weten hoe, vanaf welke middelen, men die zou mogen terugbetalen.

Het Rekenhof zelf heeft zich afgevraagd hoe de schulden in verband met eerdere verlieslatende commerciële activiteiten konden worden terugbetaald; het is tot de conclusie gekomen dat dit schuldgedeelte *in fine* ten laste zou vallen van de overheid, terwijl zowel toenmalig minister Galant als minister Bellot in hun respectieve beleidsverklaringen hebben aangegeven dat de schuld volledig zou worden terugbetaald dankzij een stijging van de ontvangsten (tariefbeleid, optimalisering van de investeringen, aanpassing van het aanbod, productiviteitswinst enzovoort). Dat laatste standpunt houdt echter geen steek, zodat de schuldenstructuur onder de loep moet worden genomen om te zien hoe de schuld kan worden terugbetaald; voor de terugbetaling van het schuldgedeelte in verband met commerciële activiteiten zou een betere valorisatie van het patrimonium kunnen worden overwogen, zoals buitenlandse voorbeelden duidelijk maken (bijvoorbeeld ontwikkeling van handelszones en zelfs van woonmogelijkheden in de stations). Hoe kijken de cfo's van de spoorwegondernemingen aan tegen de vereiste oplossingen om de schulden in verband met commerciële activiteiten te verminderen?

De spreker gaat voort met enkele concrete vragen over het voorstel van minister Bellot om te voorzien in een bijkomende schuld van één miljard euro: welke gevolgen zou die bijkomende schuld hebben voor de rating? Is dat project haalbaar? Hoeveel zal het de beide spoorwegondernemingen uiteindelijk kosten? Tegen welke kostprijs en binnen welke termijn zullen zij in eigen financiering kunnen voorzien? Welke impact heeft de door de regering besliste dotatievermindering op de schuldgraad en op de liquiditeit van de ondernemingen? Zoals bekend, is de liquiditeitspositie van Infrabel onlangs achteruitgegaan; hoe zal die laatste kunnen worden gestabiliseerd als de schuldgraad verder toeneemt en tegelijkertijd de investerings- en exploitatiedotaties afnemen?

Beschikken de cfo's over een analyse van de investeringen die het exploitatiesaldo op korte en middellange termijn zouden kunnen verbeteren? Wordt die analyse

L'intervenant point l'insuffisance de l'analyse de la structure de la dette, et plus particulièrement en ce qui concerne la partie de la dette liée aux activités commerciales, qui a fortement crû dans la période 2008-2010 et qui a lourdement pesé dans la dette consolidée reprise par la holding par la suite. Pour comprendre l'enjeu de la question, il ne faut pas perdre de vue que les règles européennes interdisent que l'augmentation de la dette entraînée par des activités commerciales puisse être remboursée avec des ressources publiques. Une analyse plus poussée de l'origine de la dette permettrait dès lors de savoir comment, à partir de quelles ressources, il serait permis de la rembourser.

La Cour des comptes elle-même s'est interrogée sur la manière dont la dette liée à des activités commerciales antérieures déficitaires allait pouvoir être remboursée, et est arrivé à la conclusion que les pouvoirs publics allaient *in fine* devoir supporter cette partie de la dette, alors qu'aussi bien la ministre Galant que le ministre Bellot, dans leur exposés d'orientation politique respectifs, ont indiqué que l'ensemble de la dette allait être remboursé par une augmentation des recettes (politique tarifaire, optimisation des investissements, adaptation de l'offre, gains de productivité, etc.). Cette dernière position ne tient pas la route, et c'est pourquoi il faut analyser la structure de la dette pour savoir comment on peut la rembourser; le remboursement des dettes nées des activités commerciales pourrait s'envisager par une meilleure valorisation du patrimoine, comme on peut en voir des exemples à l'étranger (développement de zones commerciales voire de logements dans les gares, par exemple). Quelle est la vision des CFO des entreprises ferroviaires en ce qui concerne les solutions à mettre en œuvre pour réduire la dette liée aux activités commerciales?

L'orateur poursuit avec quelques questions concrètes concernant le milliard d'euros de dettes supplémentaires proposé par le ministre Bellot: concernant le rating, quel serait l'impact de cette dette additionnelle? Ce projet est-il réaliste? Combien va-t-il coûter en définitive aux deux entreprises ferroviaires? À quel coût et dans quel délai vont-elles pouvoir se financer? Quel est l'impact de la baisse des dotations décidées par le gouvernement sur l'endettement et sur les liquidités des entreprises? On sait que la position en liquidités d'Infrabel s'est récemment dégradée; comment cette dernière va-t-elle pouvoir être stabilisée si l'endettement augmente encore alors que les dotations d'investissements et d'exploitation ont diminué?

Les CFO disposent-ils d'une analyse des investissements qui pourraient améliorer le solde d'exploitation à court ou moyen terme? Le cas échéant, une

uitgevoerd en tegen wanneer zou die dan afgerond zijn? Welke voorstellen zijn al geformuleerd?

Hoe functioneren de spoorwegondernemingen zonder beheerscontract? Hebben zij richtlijnen gekregen in afwachting dat het nieuwe contract wordt goedgekeurd, of functioneert elkeen naar eigen goeddunken?

Ten slotte rijst de vraag of de ondernemingen, uit het oogpunt van dynamisch schuldbeheer, met elkaar samenwerken of in hun eentje handelen?

De heer Jef Van den Bergh (CD&V) herinnert eraan dat de Staat in 2005 een groot deel van de historische schuld van de NMBS heeft overgenomen, maar dat nagenoeg 2 miljard euro ervan ten laste van de NMBS is gebleven. Er werd tot op heden geen enkel terugbetalingsplan voor deze schuld opgesteld, maar er moet worden vermeden dat deze met overheidsgeld wordt terugbetaald.

Sinds 2008 streven alle beheersplannen en alle regeerakkoorden de schuldstabilisatie na. Infrabel lijkt deze doelstelling vandaag te bereiken, wat niet kan worden gezegd van de NMBS, waarvan de schuld blijft toenemen, hoewel in mindere mate dan vroeger. De spreker vindt dat de oorzaken van de onafgebroken stijging van de schuld van de NMBS niet duidelijk werden toegelicht: is er sprake van investeringsschulden of van exploitatieschulden?

Wat zijn overigens de toekomstvooruitzichten voor die schuld: stabilisatie of afbouw? Het staat vast dat er geen algemeen kader is dat duidelijkheid schept voor de ondernemingen zolang de besprekingen van de beheerscontracten lopen en deze dus niet voorhanden zijn. Onder meer de infrastructuurretributie is een belangrijk gegeven voor de schuldvooruitzichten. De heronderhandeling van deze retributie is een belangrijk punt in de discussie over de toekomstige beheerscontracten. Om te vermijden dat Infrabel en de NMBS in de perimeter van de Belgische staatsschuld belanden (en meer bepaald van de regel die bepaalt dat ten minste 50 % van de ontvangsten afkomstig is van de exploitatieopbrengst), moet een eventuele herziening rekening houden met de Europese begrotingsregels. De spreker vraagt zich af of het Europese begrotingskader niet dreigt te veranderen waardoor de schuld situatie van de spoorwegondernemingen nog zorgwekkender zou worden voor de Staat.

De spreker vraagt of de financiële constructie van de Diabolo-infrastructuur kan worden toegelicht. De

telle analyse est-elle en cours et quand sera-t-elle alors prête? Quelles propositions ont-elles déjà été formulées?

En l'absence de contrat de gestion, comment les entreprises ferroviaires fonctionnent-elles? Des directives leur ont-elles été données en attendant que le nouveau contrat soit adopté ou chacun fonctionne-t-il en roue libre?

Enfin, dans une perspective dynamique de gestion de la dette, les entreprises collaborent-elles ou agissent-elles séparément?

Jef Van den Bergh (CD&V) rappelle qu'une partie importante de la dette historique de la SNCB a été reprise par l'État en 2005, dont il est toutefois resté près de 2 milliards à charge de la SNCB. Aucun plan n'a jusqu'à présent été établi en vue du remboursement de cette dette, mais il importe d'éviter qu'elle soit remboursée avec des fonds publics.

L'objectif de stabilisation de la dette figure dans tous les plans de gestion et dans tous les accords de gouvernement depuis 2008. Si Infrabel semble aujourd'hui en passe d'atteindre cet objectif, ce n'est pas le cas de la SNCB, dont la dette continue de croître, quoique dans une moindre mesure qu'avant. Sur ce dernier point, l'intervenant estime que les causes de l'accroissement continu de la dette de la SNCB n'ont pas été clairement expliquées: s'agit-il de dettes liées aux investissements ou à l'exploitation?

Quelles sont par ailleurs les perspectives d'avenir en ce qui concerne la dette: stabilisation ou résorption? Il est certain qu'en l'absence de contrats de gestion, qui sont toujours en discussion, il manque un cadre général qui permette aux entreprises d'y voir clair. La redevance d'infrastructure notamment est un élément important en ce qui concerne les perspectives de la dette. La renégociation de cette redevance constitue un point important de la discussion au sujet des futurs contrats de gestion, une éventuelle révision ne pouvant se faire qu'en tenant compte des règles budgétaires européennes si on veut éviter qu'Infrabel et la SNCB ne rentrent dans le périmètre de la dette publique belge (et notamment de la règle qui exige que 50 % au moins des revenus proviennent de recettes d'exploitation). L'orateur se demande si le cadre budgétaire européen ne risque pas de connaître prochainement des changements qui rendraient la situation de la dette des entreprises ferroviaires plus préoccupante encore pour l'État.

Enfin, concernant le 'Diabolo', l'intervenant souhaite obtenir des éclaircissements à propos du montage

NMBS int de opbrengst van de passagiersretributie en deze opbrengst wordt doorgestort aan de privéoperator, terwijl Infrabel de afschrijvingen op de infrastructuur boekt. Hoe zijn de verhoudingen tussen deze drie partijen geregeld? In hoeverre draagt de privéinvesteerder het risico en welke verschillen zijn er tussen de PPS-constructie van de Liefkenshoek en die van de Diabolo?

De heer Marcel Cheron (Ecolo-Groen) verwondert zich over de relatieve discretie over het dossier ABX in de uiteenzettingen. Het Rekenhof had toentertijd immers geoordeeld dat het aandeel van ABX in de door de NMBS Holding overgenomen schuld ongeveer 1,849 miljard euro bedroeg (cijfers van 2006). Dit is natuurlijk een schuld in het kader van een commerciële activiteit. Er werd sinds het einde van ABX evenwel geen enkel ander commercieel initiatief genomen met het oog op de aflossing van deze schuld, waarvan het gewicht voor de NMBS volgens de spreker wordt onderschat. Hij pleit er dan ook voor dat wordt nagedacht over een passende oplossing voor de afbetaling van dit deel van de schuld.

Wat de door de cfo's voorgestelde valorisering en patrimoniumlijsten betreft (voor een totaal van 1,6 miljard), wil de spreker weten of de stations in de betrokken perimeter zijn inbegrepen. Zo ja, welke parameters worden dan gebruikt om de waarde van een station te berekenen? Wordt voor stations in een stedelijk gebied bijvoorbeeld rekening gehouden met de waarde van het terrein op de vastgoedmarkt?

Eén van de moeilijkheden inzake het plan van minister Bellot om een lening van één miljard euro af te sluiten ten slotte, is dat het zal moeten beantwoorden aan de criteria van de Europese Unie zodat de schuld van de spoorwegondernemingen niet onder de geconsolideerde perimeter van de Belgische staatsschuld valt. Het is trouwens geweten dat Infrabel heel terughoudend is bij het idee om nog meer schulden aan te gaan, maar wie is, technisch en financieel gezien, het best geplaatst om aan de begrotingsregels van de Europese Unie te voldoen: Infrabel of de NMBS?

Mevrouw Isabelle Poncelet (cdH) merkt op dat de uiteenzettingen van vandaag voornamelijk betrekking hadden op de historische evolutie van de schuld van de spoorwegondernemingen (van de oorsprong van de schuld tot nu). Ze verzoekt de cfo's om ook hun mening, vanuit technisch oogpunt, te geven over de evolutievoorzichten van die schuld, onder meer rekening houdend met de dotatieverlaging waartoe de regering beslist heeft.

financier de cette infrastructure. La SNCB encaisse les recettes découlant de la redevance perçue auprès des voyageurs; ces recettes sont versées à l'opérateur privé, tandis qu'Infrabel réalise les amortissements sur l'infrastructure. Comment sont précisément réglés les rapports entre ces trois parties? Dans quelle mesure le risque est-il supporté par l'investisseur privé et quelles sont les différences dans les deux montages de PPP du tunnel du Liefkenshoek et du 'Diabolo'?

M. Marcel Cheron (Ecolo-Groen) s'étonne de la relative discrétion dans les exposés à propos du dossier ABX. Pour rappel, la Cour des comptes avait en son temps estimé qu'ABX pesait pour près de 1,849 milliard d'euros (chiffres de 2006) dans la dette reprise par la SNCB Holding. Il s'agit évidemment d'une dette liée à une activité commerciale. Or, aucune autre activité commerciale n'a été lancée depuis la fin d'ABX pour tenter de faire face à cette dette dont le poids pour la SNCB est sous-estimé, selon l'intervenant. Celui-ci plaide dès lors pour qu'on réfléchisse à une solution appropriée pour le règlement de cette partie de la dette.

Concernant la liste patrimoniale de valorisation présentée (pour un total de 1,6 milliard) par les CFO, l'intervenant se demande si les gares sont comprises dans le périmètre pris en compte? Dans l'affirmative, quels sont les paramètres utilisés pour chiffrer la valeur d'une gare? Prend-on en compte, par exemple pour une gare située en milieu urbain, la valeur du terrain sur le marché de l'immobilier?

Enfin, par rapport au projet du ministre Bellot de recourir à un emprunt d'un milliard d'euros, une des difficultés dans ce dossier sera de répondre aux critères de l'Union européenne pour ne pas faire entrer la dette des entreprises ferroviaires dans le périmètre consolidé de la dette de l'État belge. On sait par ailleurs qu'Infrabel est très réticente à l'idée de s'endetter davantage, mais sur un plan technique et financier, qui, d'Infrabel ou de la SNCB, est le mieux placé pour satisfaire aux règles budgétaires de l'Union européenne?

Mme Isabelle Poncelet (cdH) note que les exposés de ce jour ont principalement porté sur l'évolution de la dette des entreprises ferroviaires dans une perspective historique (des origines de la dette à maintenant). Elle souhaiterait toutefois que les CFO donnent également leur avis, d'un point de vue technique, sur les perspectives d'évolution de cette dette, compte tenu notamment de la réduction des dotations décidée par le gouvernement.

Mevrouw Karine Lalieux (PS) stipt aan dat heel veel leden vragen stellen over de toekomst van de schuld. Een andere terugkerende vraag heeft betrekking op het plan van minister Bellot om een bedrag van één miljard euro te laten lenen door de spoorwegondernemingen, dat voor productieve investeringen zou worden geoormerkt. De cfo's kunnen al deze vragen naar wens toelichten. De commissie kan ook een andere vergadering organiseren om deze thema's diepgaander te bespreken.

III. — ANTWOORDEN VAN DE GENODIGDEN

III.A. Voor Infrabel

Belangenconflict

De spreekster is tot 30 september eerstkomend voorzitter van de raad van bestuur van Infrabel, maar heeft het woord genomen als Chief Financial Officer (cfo).

Samenwerking met de NMBS

Met de NMBS wordt permanent overleg gepleegd. De NMBS is overigens de voornaamste klant van Infrabel.

Toekomstig schuldbeheer

Infrabel onderschrijft volledig de doelstellingen van de huidige regering, van de voogdijministers en van het verlengde beheerscontract. Die is als volgt samen te vatten: "Stabiliseer de schuldenlast en reduceer deze zo mogelijk!" Infrabel is tot dusver in dit opzet geslaagd en zal dit beleid ook in de toekomst aanhouden. Ingeval de dotatie zou worden verlaagd, zal Infrabel alles in het werk stellen om het evenwicht te bewaren.

Verdeling dotatie

De verdeling — tussen de twee spoorbedrijven en tussen de investeringen en de exploitatiekosten — zal gelden voor de periode 2016-2020. Momenteel kunnen geen concrete cijfers worden opgegeven, want met de NMBS en de voogdijminister wordt nog besproken hoe die zullen evolueren en verdeeld behoren te worden.

Extra miljard

Momenteel is niet geweten hoe dat miljard zal verdeeld worden. Wie wat uiteindelijk krijgt, zal door de regering worden uitgemaakt

Mme Karine Lalieux (PS) note le questionnement sur le futur de la dette dans le chef de nombreux membres. Une autre question récurrente porte sur le projet du ministre Bellot visant à faire emprunter aux sociétés ferroviaires un milliard d'euros qui serait affecté à des investissements productifs. Sur toutes ces questions, les CFO peuvent apporter les précisions qu'ils souhaitent. La commission peut également prévoir une autre réunion pour approfondir ces thèmes.

III. — RÉPONSES DES INVITÉS

III.A. Pour Infrabel

Conflit d'intérêts

L'oratrice est présidente du conseil d'administration d'Infrabel jusqu'au 30 septembre prochain, mais a pris la parole en tant que *Chief Financial Officer* (CFO).

Collaboration avec la SNCB

Il y a une concertation permanente avec la SNCB, qui est d'ailleurs le principal client d'Infrabel.

Gestion future de la dette

Infrabel souscrit pleinement aux objectifs du gouvernement actuel, des ministres de tutelle et du contrat de gestion prolongé, qui peuvent se résumer comme suit: "Stabiliser la charge de la dette et la réduire autant que possible!". Jusqu'à présent, Infrabel a respecté cet engagement, et Infrabel poursuivra sur cette voie à l'avenir. Si sa dotation est réduite, Infrabel mettra tout en œuvre pour rester en équilibre.

Répartition de la dotation

La répartition — entre les deux entreprises ferroviaires et entre les investissements et les coûts d'exploitation — vaudra pour la période 2016-2020. Pour l'heure, il est impossible de communiquer des chiffres concrets car leur évolution à l'avenir et le mode de répartition à appliquer sont en cours d'examen avec la SNCB et le ministre de tutelle.

Milliard supplémentaire

Pour l'instant, on ignore encore comment ce milliard sera réparti. C'est le gouvernement qui devra se prononcer sur son affectation finale.

Schuldverdeling in 2014

Deze ingevolge de hervorming van 2014 toegepaste verdeling (volgens de hoger uiteengezette principes) werd goedgekeurd door de Europese Commissie.

Consolidatie met staatsbegroting

Deze consolidatie moet absoluut worden vermeden. Met Eurostat is via de Nationale Bank contact gelegd aangaande de toepasselijke berekeningsmethode. Op dit moment bedraagt de ratio van overheidsdotatie tegenover commerciële inkomsten 50,1 %. Voor zover deze ratio geen twee jaar lang onder de 50 %-grens blijft, is er geen probleem.

Infrastructuurvergoeding

Nieuwe Europese regels zullen leiden tot de herziening van de berekeningsmethode. De infrastructuurvergoeding is de enige bron van commerciële inkomsten uit het ter beschikking stellen van rijpaden en aanverwante diensten aan spoorwegoperatoren en moet voldoende hoog zijn om consolidatie met de overheidsfinanciën (zie hoger) te vermijden.

Diabolo

Het betreft hier een zeer complexe constructie, waarvan de details later kunnen worden meegedeeld. De terugbetaling van de lasten door Infrabel is gedekt door een overeenkomstige exploitatiedotatie.

III.B. Voor de NMBS

Toekomstig schuldbeheer

De NMBS heeft andere randvoorwaarden dan Infrabel. Het bedrijf denkt in het raam van de onderhandelingen voor een nieuw beheerscontract na over hoe de schuld in de toekomst kan worden gestabiliseerd. Het tarievenbeleid moet worden versoepeld. Dit heeft een rechtstreekse impact op het ondernemingsplan. Ook de verdeling tussen exploitatiekosten en investeringen moet in dit licht worden herzien. Het is de bedoeling van de schuld zoveel mogelijk te stabiliseren, maar ze moet vooral door een economische activiteit — een verhoging van het treinaanbod bijvoorbeeld — worden geschrapt.

Inventaris patrimonium

Het feit dat in Vlaanderen meer vastgoed werd gerealiseerd is niet het gevolg van een politieke keuze.

Répartition de la dette en 2014

Cette répartition, appliquée à la suite de la réforme de 2014 (selon les principes énoncés ci-avant), a été approuvée par la Commission européenne.

Consolidation avec le budget de l'État

Cette consolidation doit être évitée à tout prix. Un contact a été pris avec Eurostat par l'intermédiaire de la Banque nationale à propos de la méthode de calcul applicable. Pour l'instant, le ratio entre la dotation publique et les recettes commerciales est de 50,1 %. Tant que ce ratio ne reste pas sous la barre des 50 % pendant deux ans, il n'y a pas de problème.

Redevance pour l'utilisation de l'infrastructure

Les nouvelles règles européennes entraîneront une révision de la méthode de calcul. La redevance pour l'utilisation de l'infrastructure est la seule source de recettes commerciales provenant de la mise à disposition de sillons et de services connexes aux opérateurs ferroviaires, et elle doit être suffisamment élevée pour éviter une consolidation par des moyens publics (*cf. supra*).

Diabolo

Il s'agit en l'occurrence d'un montage très complexe, dont les détails pourront être communiqués ultérieurement. Le remboursement des charges par Infrabel est couvert par une dotation d'exploitation correspondante.

III.B. Pour la SNCB

Gestion future de la dette

La SNCB a d'autres contraintes qu'Infrabel. Dans le cadre des négociations en vue d'un nouveau contrat de gestion, l'entreprise réfléchit à la façon de stabiliser la dette dans le futur. La politique tarifaire doit être assouplie, ce qui aura une incidence directe sur le plan d'entreprise. La répartition entre les frais d'exploitation et les investissements doit également être revue sous cet angle. L'objectif est de stabiliser la dette autant que possible, mais la réalisation de cet objectif doit surtout être soutenue par une activité économique, par exemple par une augmentation de l'offre de trains.

Inventaire du patrimoine

Le fait qu'il y ait eu davantage de réalisations immobilières en Flandre ne résulte pas d'un choix politique.

De percelen in Wallonië zijn kleiner. In Brussel zijn ze minder interessant.

Vervoersplan

De openbaredienstverplichtingen en niet de financiële motieven zullen prioritair zijn bij de uitwerking van een nieuw vervoersplan.

Consolidatie met staatsbegroting

De NMBS is aan dezelfde boekhoudkundige regels onderworpen als Infrabel wat de ratio tussen commerciële inkomsten en overheidsdotaties betreft. Indien de algehele inkomsten — met inbegrip van de overheidsdotaties — van de NMBS zouden zakken, zou Infrabel worden meegesleurd aangezien de NMBS haar grootste klant is. De gesprekken met het Instituut voor Nationale Rekeningen (INR) — en niet Eurostat — over de consolidatie lopen. Het saldo is verslechterd. Er moesten correctiemaatregelen worden genomen. Een van de voorgenomen maatregelen is de verhoging van de variabele dotatie (die afhankelijk is van het aantal reizigers). Het voorstel tot wijziging van de verdeelsleutel van de variabele dotatie zou, door de verhoging van deze laatste, de consolidatieratio van de NMBS aanzienlijk verbeteren. Rekening houdend met de verlaging van de ratio reizigers per kilometer ingevolge een aantal tragische incidenten die zich begin 2016 hebben voorgedaan, zou dit op korte termijn voor de NMBS een winstderving met zich brengen.

Infrastructuurvergoeding

De NMBS beoogt absoluut niet de infrastructuurvergoeding te bevriezen. Ze vraagt alleen dat de impact van de verhoging van het aanbod op de infrastructuurvergoeding geneutraliseerd wordt. Deze zou kunnen blijven groeien teneinde de consolidatieratio van Infrabel niet te verslechteren. Een dergelijke verslechtering zou immers tot de consolidatie van de schuld met de staatsbegroting tot gevolg hebben. De huidige berekening van de infrastructuurvergoeding staat een verhoging van het aanbod in bepaalde zones, zoals gewild door de NMBS, in de weg. Op dit ogenblik is de infrastructuurvergoeding, alle verhoudingen in acht genomen, veel te duur. De NMBS wenst gecompenseerd te worden voor de verhoging van de infrastructuurvergoeding die zelf het gevolg zou zijn van de in het Vervoersplan van 2017 geplande verhoging van haar aanbod. De overheidsdotatie van 610 miljoen euro vloeit onmiddellijk naar Infrabel.

Les parcelles sont plus petites en Wallonie. À Bruxelles, elles sont moins intéressantes.

Plan de transport

Les obligations de service public auront la priorité sur les motifs financiers lors de l'élaboration d'un nouveau plan de transport.

Consolidation par le biais du budget de l'État

La SNCB est soumise aux mêmes règles comptables qu'Infrabel en ce qui concerne le *ratio* entre les recettes commerciales et les dotations publiques. Si l'ensemble des recettes — y compris les dotations publiques — de la SNCB chutaient, Infrabel serait entraînée dans sa chute étant donné que la SNCB est son plus gros client. Les discussions avec l'Institut des Comptes nationaux (ICN) — et non Eurostat — sur la consolidation sont en cours. Le solde s'est dégradé. Il a fallu prendre des mesures de correction. Une des mesures envisagées est l'augmentation de la dotation variable (qui dépend du nombre de voyageurs). La proposition de modification de la clé de répartition de la dotation variable — qui prévoit d'augmenter le poids de cette dernière — améliorerait considérablement le taux de consolidation de la SNCB. Compte tenu de la diminution du ratio "voyageurs par kilomètre" à la suite d'une série d'incidents tragiques qui se sont produits au début de 2016, cette mesure entraînerait à court terme un manque à gagner pour la SNCB.

Redevance pour l'utilisation de l'infrastructure

La SNCB ne vise absolument pas à geler la redevance pour l'utilisation de l'infrastructure. Elle se borne à demander que l'incidence de l'augmentation de l'offre sur cette redevance soit neutralisée. Celle-ci pourrait continuer à croître afin de ne pas détériorer le ratio de consolidation d'Infrabel. Cette détérioration entraînerait en effet la consolidation de la dette par le budget de l'État. Le calcul actuel de la redevance pour l'utilisation de l'infrastructure empêche une augmentation de l'offre dans certaines zones, comme l'a voulu la SNCB. À l'heure actuelle, la redevance pour l'utilisation de l'infrastructure est, toutes proportions gardées, beaucoup trop élevée. La SNCB souhaite recevoir une compensation pour l'augmentation de cette redevance, qui serait-elle-même la conséquence de l'augmentation programmée de son offre dans le Plan de transport de 2017. La dotation de l'État, d'un montant de 610 millions d'euros, est immédiatement transférée à Infrabel.

B-Logistics

De geconstateerde verhoging is een compensatie voor het ter beschikking stellen van NMBS-personeel en geenszins een dividend voor de investeerders. Momenteel kunnen de exacte cijfers niet worden meegedeeld.

Financiële/commerciële schuld

De tramstelplaats te Oostende is het voorwerp van cofinanciering, waarvoor het geld afkomstig is van de Staat, maar die niettemin bij de economische schuld wordt gevoegd. Hetzelfde geldt voor het multimodaal station te Namen. De prefinanciering gebeurt door de NMBS, dat geld moet worden teruggestort, maar is momenteel nog niet verworven.

Op 1 januari 2014 werd een *reporting* per sector ingevoerd. De commerciële sector — met op dit ogenblik een positief saldo van 23 miljoen euro — werd uit de historische schuld gelicht om verwarring te voorkomen.

Momenteel bedraagt het EBITDA (zie definitie hoger) 15 miljoen euro, terwijl circa 60 miljoen euro nodig zou zijn om de schuld van de NMBS te kunnen stabiliseren. De lage rentevoeten mogen geen reden zijn om de commerciële inkomsten niet te verhogen.

ABX

De NMBS wordt gevraagd een synthetische nota van het ABX-dossier voor te leggen. De CFO wijst er echter op dat dit dossier van ver voor zijn tijd dateert.

IV. — BIJKOMENDE VRAGEN

De heer Laurent Devin (PS) stelt dat het begrotingsbeleid van de regering sowieso een keurslijf creëert voor het financieel beleid van beide overheidsbedrijven. Welke bedragen zullen worden uitgetrokken voor het GEN? Sinds mei 2014 is geweten welke middelen beschikbaar zijn.

De heer David Geerts (sp.a) betreurt dat het parlement noch het personeel enige concrete informatie krijgt waaruit het wijzer wordt en op het beleid kan wegen. De uitvluchten zijn legio: er is nog geen nieuw beheerscontract, de verdeling van de lasten tussen Infrabel en de NMBS alsook tussen dotaties voor investeringen enerzijds en voor de exploitatie anderzijds moet nog gebeuren. Er wordt niet gezegd hoe de schuld is ontstaan noch hoe ze zal evolueren. De kracht van verandering schijnt veeleer de zwakte van stilstand te zijn. Sinds de vorige minister van Mobiliteit, mevrouw Jacqueline

B-Logistics

L'augmentation constatée est une compensation pour la mise à disposition de membres du personnel de la SNCB. Il ne s'agit nullement d'un dividende pour les investisseurs. À l'heure actuelle, les chiffres exacts ne peuvent pas être communiqués.

Dette financière/commerciale

Le dépôt de trams d'Ostende fait l'objet d'un cofinancement, dans le cadre duquel l'argent provient de l'État mais est néanmoins comptabilisé dans la dette économique. Il en va de même pour la plateforme multimodale de Namur. Le préfinancement est pris en charge par la SNCB, cet argent doit lui être reversé, mais ce point n'est momentanément pas encore acquis.

Le 1^{er} janvier 2014, un *reporting* a été instauré par secteur. Le secteur commercial — qui présente actuellement un solde positif de 23 millions d'euros — a été sorti de la dette historique afin de prévenir toute confusion.

Actuellement, l'EBITDA (voir définition ci-dessus) s'élève à 15 millions d'euros, alors qu'il faudrait environ 60 millions d'euros pour pouvoir stabiliser la dette de la SNCB. Les faibles taux d'intérêt ne peuvent pas être une raison de ne pas augmenter les recettes commerciales.

ABX

La SNCB est invitée à présenter un note de synthèse sur le dossier ABX. Le CFO souligne toutefois que ce dossier date de bien avant son époque.

IV. — QUESTIONS COMPLÉMENTAIRES

M. Laurent Devin (PS) indique que la politique budgétaire du gouvernement impose de toute façon un carcan à la politique financière des deux entreprises publiques. Quels sont les montants prévus pour le RER? Depuis mai 2014, on connaît les moyens disponibles.

M. David Geerts (sp.a) déplore que le Parlement et le personnel ne disposent pas d'informations concrètes permettant d'y voir plus clair et de peser sur la politique. Les excuses sont nombreuses: il n'y a pas encore de nouveau contrat de gestion, et la répartition doit encore avoir lieu entre Infrabel et la SNCB, de même qu'entre les dotations pour les investissements, d'une part, et pour l'exploitation, d'autre part. Il n'est pas indiqué comment la dette s'est constituée, ni comment elle va évoluer. La force du changement ressemble plutôt à la faiblesse de l'immobilisme. Depuis que la ministre

Galant, de geplande besparingen aankondigde, is er niets veranderd en dreigt de impact op de werking van beide spoorwegbedrijven desastreus te zijn.

De heer Marcel Cheron (Ecolo-Groen) vindt het vreemd dat met geen woord werd gerept over het extra miljard dat geïnvesteerd zou mogen worden volgens de huidige minister van Mobiliteit en de schuldenberg zou nog zou aandikken los van wat in het beheerscontract zal worden vastgelegd en door de investeringscel zal worden beslist.

Mevrouw Karine Lalieux (PS) stelt zich dezelfde vraag als voorgaande spreker.

Mevrouw Inez De Coninck (N-VA) kan niet geloven dat de extra investeringen in het GEN alleen voor Wallonië bestemd zullen zijn. Zal de 60/40-verdeelsleutel dan niet worden gerespecteerd? De spreekster constateert dat de schuld niet voortspuit uit de openbardienstverplichtingen van beide spoorbedrijven. Alleen productiviteitswinsten kunnen de nodige budgettaire ruimte creëren.

V. — BIJKOMENDE ANTWOORDEN

V.A. Voor Infrabel

Verdeling dotatie

De cijfers van Infrabel moeten de minister van Mobiliteit nog worden meegedeeld omdat de impact moet worden berekend van de geplande verdeling op de stiptheid, de veiligheid en de dienst aan de spoorwegoperatoren. Alleszins zal Infrabel uitvoeren wat de voogdijoverheid haar oplegt. Dit veronderstelt een gezond en voorzichtig financieel beleid.

Extra 1 miljard

Momenteel is niet geweten hoe dat miljard zal verdeeld worden. Wie wat uiteindelijk krijgt, zal door de regering worden uitgemaakt.

60/40-verdeelsleutel

Bij Infrabel wordt nauw toegekeken op de strikte naleving van deze verdeelsleutel.

précédente, Mme Jacqueline Galant, a annoncé les économies prévues, rien n'a changé, et l'impact sur le fonctionnement des deux entreprises ferroviaires risque d'être désastreux.

M. Marcel Cheron (Ecolo-Groen) estime qu'il est singulier que l'on n'ait pas évoqué le milliard supplémentaire qui pourrait être investi, selon l'actuel ministre de la Mobilité, et qui alourdirait encore l'endettement, indépendamment de ce que prévoira le contrat de gestion et de ce que décidera la cellule chargée des investissements.

Mme Karine Lalieux (PS) partage l'interrogation de l'intervenant précédent.

Mme Inez De Coninck (N-VA) ne peut pas croire que les investissements supplémentaires dans le RER seront uniquement destinés à la Wallonie. La clé de répartition 60/40 ne sera-t-elle dès lors pas respectée? L'intervenante constate que la dette ne provient pas des obligations de service public des deux entreprises ferroviaires. Seuls des gains de productivité sont susceptibles de créer la marge budgétaire nécessaire.

V. — RÉPONSES SUPPLÉMENTAIRES

V.A. Concernant Infrabel

Répartition de la dotation

Les chiffres d'Infrabel doivent encore être communiqués au ministre de la Mobilité car il convient de mesurer l'incidence de la répartition prévue sur la ponctualité, la sécurité et le service aux opérateurs ferroviaires. Quoi qu'il en soit, Infrabel exécutera les missions que lui imposera l'autorité de tutelle, ce qui suppose une stratégie financière saine et prudente.

Milliard supplémentaire

Pour l'instant, on ignore encore comment ce milliard sera réparti. C'est le gouvernement qui devra se prononcer sur son affectation finale.

Clé de répartition 60/40

Infrabel veille scrupuleusement au strict respect de cette clé de répartition.

V.B. Voor de NMBS**Verdeling dotatie**

In juli 2016 heeft de voogdijminister een voorstel van verdeling van zowel de dotaties als de besparingen tussen Infrabel en de NMBS, tussen investeringen en exploitatiekosten gedaan. De NMBS heeft alle elementen die nodig zijn om een definitieve beslissing bij koninklijk besluit te kunnen nemen meegedeeld. Infrabel, met wie voornoemde verdeling moet worden afgestemd, heeft wat meer tijd nodig om hetzelfde te doen. Pas daarna kan een nieuw meerjareninvesteringsplan (MIP) worden opgesteld. Voor de NMBS ligt de prioriteit bij de openbare dienstverlening.

Extra 1 miljard

Het wettelijk kader wordt gecreëerd door het beheerscontract, waarvan het ontwerp eerlang ter bespreking aan het parlement zal worden voorgelegd.

Stabilisering

Niet alleen de stabilisering van de schuld is belangrijk, ook de onderliggende valorisatie van het aanbod, waarvan de inkomsten de schuld kunnen verlichten.

De rapporteur,

Jef VAN den BERGH

De voorzitter,

Karine LALIEUX

V.B. Concernant la SNCB**Répartition de la dotation**

En juillet 2016, le ministre de tutelle a fait une proposition de répartition tant des dotations que des économies entre Infrabel et la SNCB, et entre les investissements et les coûts d'exploitation. La SNCB a communiqué tous les éléments nécessaires pour pouvoir prendre une décision par arrêté royal. Infrabel, avec laquelle la répartition susvisée doit être concertée, a besoin d'un peu plus de temps pour réaliser le même exercice. Ce n'est qu'ensuite qu'un nouveau plan d'investissement pluriannuel (PIP) pourra être confectionné. La SNCB accorde la priorité au service public.

Milliard supplémentaire

Le cadre légal est créé par le contrat de gestion, dont le projet sera prochainement soumis pour discussion au Parlement.

Stabilisation

La stabilisation de la dette n'est pas le seul objectif important. La valorisation sous-jacente de l'offre, dont les recettes peuvent alléger la dette, en est un autre.

Le rapporteur,

Jef VAN den BERGH

La présidente,

Karine LALIEUX

BIJLAGEN

ANNEXES



STAND VAN ZAKEN VAN DE SCHULD VAN INFRABEL

Christine Vanderveeren
CFO

Commissie voor de Infrastructuur,
het Verkeer en Overheidsbedrijven

28.09.2016



ÉTAT DES LIEUX DE LA DETTE D'INFRABEL

Christine Vanderveeren
CFO

Commission de l'Infrastructure,
des Communications et des
Entreprises publiques

28.09.2016



INFRABEL
Right On Track



INFRABEL
Right On Track





Agenda

1. Gezond financieel beheer
 - 1.1. Een coherente strategie ondersteund door een gezond financieel beheer
 - 1.2. Infrabel respecteert de beslissingen van de overheid
2. Schuld – waarover spreken we?

2.1. Balans	2.4. PPS schulden
2.2. Verschillende soorten schulden	2.5. Financiële schulden
2.3. Andere schulden	2.6. Evolutie van de schulden
3. Schuldverdeling op 01.01.2014
 - 3.1. Zoom financiële schulden bij Infrabel
4. Kenmerken van de schuld
5. Principes van schuldbeheer bij Infrabel
6. Financieel resultaat
 - 6.1. Evolutie van EBITDA en EBT 2005 - 2015
 - 6.2. Aanwending EBITDA cumul 2005 - 2015
7. Conclusie

3



Table des matières

1. Gestion financière saine
 - 1.1. Une stratégie cohérente soutenue par une gestion financière saine
 - 1.2. Infrabel respecte les décisions du Gouvernement
2. Dette – de quoi parlons-nous ?

2.1. Bilan	2.4. Dettes PPP
2.2. Différents types de dettes	2.5. Dettes financières
2.3. Autres dettes	2.6. Évolution des dettes
3. Répartition de la dette au 01.01.2014
 - 3.1. Zoom sur les dettes financières chez Infrabel
4. Caractéristiques de la dette
5. Principes de gestion de la dette chez Infrabel
6. Résultat financier
 - 6.1. Évolution de l'EBITDA et de l'EBT 2005 - 2015
 - 6.2. Utilisation EBITDA cumulé 2005 - 2015
7. Conclusion

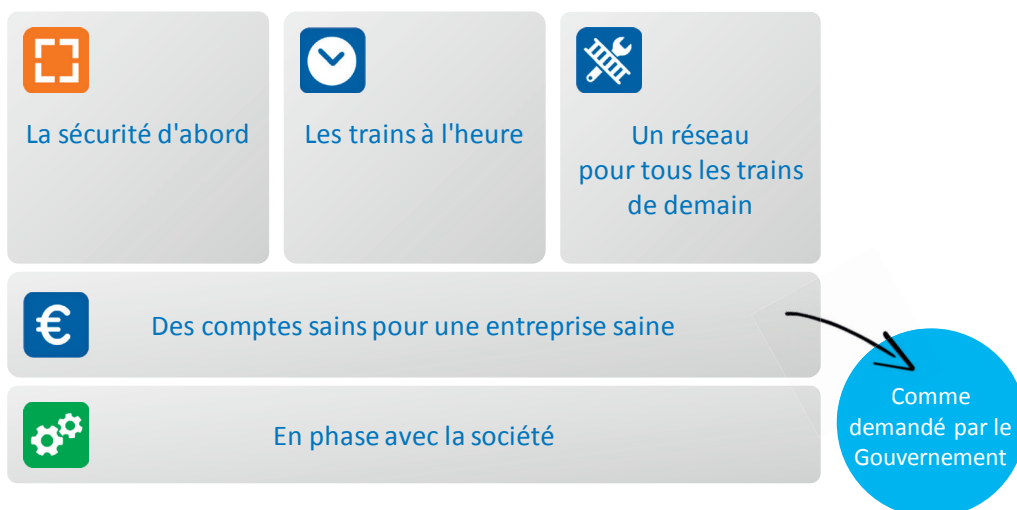
3

1.1. Een coherente strategie ondersteund door een gezond financieel beheer



4

1.1. Une stratégie cohérente soutenue par une gestion financière saine



4

1.2. Infrabel respecteert de beslissingen van de overheid :

BEHEERSCONTRACT INFRABEL - ARTIKEL 82 29.06.2008

Art. 82 De Staat stelt voorop dat de netto financiële schuld van Infrabel en de geconsolideerde netto financiële schuld op het niveau van de NMBSgroep, buiten specifiek overeengekomen financieringen en bij onveranderde boekhoudnormen, **gestabiliseerd** worden op het niveau van juni 2008, en vanaf dan niet langer aangroeien. De bepaling en de berekeningswijze van de geconsolideerde nettoschuld die het voorwerp vormt van deze stabilisatie, zijn opgenomen in bijlage 8.

SPOORVISIE – MINISTER GALANT 15.07.2015

Gezonde financiën waarborgen met een **stabilisering van de schuld**.

REGEERAKKOORD (PUNT 10.2) 9.10.2014

Anderzijds verwacht de regering van de bedrijven dat ze een correct financieel beheer voeren in functie van hun kerntaken. Op basis daarvan zullen beiden ondernemingen hun investeringsprioriteiten herzien en een aangepast business plan voorleggen, dat o.a. een **schuldstabilisatie**, en vervolgens een geleidelijke schuldafbouw, moet viseren.

BELEIDSVERKLARING GALANT 2014 – GALANT 2015 – BELLOT 2016 25.05.2016

Punt 3.4. Gezond gemaakte financiën en een gestabiliseerde schuld. De opmaak van dit kader, dat onder andere de **schuld** van de ondernemingen beoogt te **stabiliseren**, wordt het resultaat van de werkzaamheden en onderhandelingen met betrekking tot het meerjareninvesteringsplan, de beheerscontracten en de ondernemingsplannen.

Infrabel heeft geen bijkomende netto financiële schuld gemaakt

5

1.2. Infrabel respecte les décisions du Gouvernement

CONTRAT DE GESTION D'INFRABEL - ARTICLE 82 29.06.2008

Art. 82 : L'Etat considère que la dette financière nette d'Infrabel et la dette financière nette consolidée au niveau du Groupe SNCB, sans tenir compte de financements spécifiquement convenus et si les normes comptables restent inchangées, seront **stabilisées** au niveau de juin 2008, et n'augmenteront plus à partir de cette date. La définition et le mode de calcul de la dette nette consolidée qui fait l'objet de cette stabilisation figure en annexe 8.

VISION FERROVIAIRE – MINISTRE GALANT 15.07.2015

Garantir des finances saines avec une **stabilisation de la dette**.

ACCORD DE GOUVERNEMENT (POINT 10.2) 09.10.2014

D'autre part, le Gouvernement attend des entreprises qu'elles gèrent correctement les moyens mis à leur disposition, en fonction de leurs tâches essentielles. Sur cette base, les deux sociétés adapteront leurs priorités d'investissement et soumettront un business plan ajusté, qui visera entre autres à **stabiliser la dette**, et ensuite à la réduire progressivement.

NOTES POLITIQUE GÉNÉRALE GALANT 2014 – GALANT 2015 – BELLOT 2016 25.05.2016

Point 3.4. Des finances assainies et une dette stabilisée L'établissement de ce cadre, visant notamment à **stabiliser la dette** des entreprises, sera le résultat des travaux et négociations relatifs au plan pluriannuel d'investissement, aux contrats de gestion et aux plans d'entreprise.

Infrabel n'a pas contracté de dette financière supplémentaire

5

De cijfers gebruikt in deze presentatie zijn gebaseerd op de bij de Nationale Bank van België neergelegde jaarrekeningen.



2. SCHULD - WAAROVER SPREKEN WE?

2.1. Balans

ACTIVA	PASSIVA
VASTE ACTIVA	EIGEN VERMOGEN
I. Oprichtingskosten	I. Kapitaal
II. Immateriële vaste activa	II. Uitgiftepremies
III. Materiële vaste activa	III. Herwaarderingsmeerwaarden
IV. Financiële vaste activa	IV. Reserves
VLOTTENDE ACTIVA	V. Overgedragen resultaat
V. Vorderingen op meer dan één jaar	VI. Kapitaalsubsidies
VI. Voorraden en bestellingen in uitvoering	VOORZIENINGEN EN UITGESTELDE BELASTINGEN
VII. Vorderingen op ten hoogste één jaar	VII. Voorzieningen voor risico's en kosten & uitgestelde belastingen
VIII. Geldbeleggingen	SCHULDEN
IX. Liquide middelen	VIII. Schulden op meer dan één jaar
X. Overlopende rekeningen	IX. Schulden op ten hoogste één jaar
	X. Overlopende rekeningen
TOTAAL ACTIVA	TOTAAL PASSIVA

6

Les chiffres utilisés dans cette présentation sont basés sur les comptes annuels déposés auprès de la Banque Nationale de Belgique.



2. DETTE – DE QUOI PARLONS-NOUS ?

2.1. Bilan

ACTIF	PASSIF
ACTIFS IMMOBILISÉS	CAPITAUX PROPRES
I. Frais d'établissement	I. Capital
II. Immobilisations incorporelles	II. Primes d'émission
III. Immobilisations corporelles	III. Plus-values de réévaluation
IV. Immobilisations financières	IV. Réserves
ACTIFS CIRCULANTS	V. Résultat reporté
V. Créances à plus d'un an	VI. Subsidies en capital
VI. Stocks et commandes en cours	PROVISIONS ET IMPÔTS DIFFÉRÉS
VII. Créances à un an au plus	VII. Provisions pour risques et charges & impôts différés
VIII. Placements de trésorerie	DETTES
IX. Liquidités	VIII. Dettes à plus d'un an
X. Comptes de régularisation	IX. Dettes à un an au plus
	X. Comptes de régularisation
TOTAL DE L'ACTIF	TOTAL DU PASSIF

6

De cijfers gebruikt in deze presentatie zijn gebaseerd op de bij de Nationale Bank van België neergelegde jaarrekeningen.



2. SCHULD - WAAROVER SPREKEN WE?

2.1. Balans

ACTIVA	PASSIVA
VASTE ACTIVA	EIGEN VERMOGEN
I. Oprichtingskosten	I. Kapitaal
II. Immateriële vaste activa	II. Uitgiftepremies
VI. Voorraden en bestellingen in uitvoering	VOORZIENINGEN EN UITGESTELDE BELASTINGEN
VII. Vorderingen op ten hoogste één jaar	VII. Voorzieningen voor risico's en kosten & uitgestelde belastingen
VIII. Geldbeleggingen	SCHULDEN
IX. Liquide middelen	VIII. Schulden op meer dan één jaar
X. Overlopende rekeningen	IX. Schulden op ten hoogste één jaar
	X. Overlopende rekeningen
TOTAAL ACTIVA	TOTAAL PASSIVA

7

De cijfers hierna zijn opgemaakt volgens de gebruikelijke Belgische (Belgian GAAP) en internationale (IFRS op geconsolideerde rekeningen) aanvaarde normen en definities.

Les chiffres utilisés dans cette présentation sont basés sur les comptes annuels déposés auprès de la Banque Nationale de Belgique.



2. DETTE – DE QUOI PARLONS-NOUS ?

2.1. Bilan

ACTIF	PASSIF
ACTIFS IMMOBILISÉS	CAPITAUX PROPRES
I. Frais d'établissement	I. Capital
VI. Stocks et commandes en cours	PROVISIONS ET IMPÔTS DIFFÉRÉS
VII. Créances à un an au plus	VII. Provisions pour risques et charges & impôts différés
VIII. Placements de trésorerie	DETTES
IX. Liquidités	VIII. Dettes à plus d'un an
X. Comptes de régularisation	IX. Dettes à un an au plus
	X. Comptes de régularisation
TOTAL DE L'ACTIF	TOTAL DU PASSIF

7

Les chiffres ci-après suivent les normes et les définitions en vigueur au niveau belge (Belgian GAAP) et international (IFRS pour les comptes consolidés).

2.2. Verschillende soorten schulden

PASSIVA	
EIGEN VERMOGEN	
VOORZIENINGEN EN UITGESTELDE BELASTINGEN	
SCHULDEN	
VIII. Schulden op meer dan één jaar	
A. Financiële schulden	
B. Handelsschulden	
D. Overige schulden	
Deviezenswaps	Andere
IX. Schulden op ten hoogste één jaar	
A. Schulden op meer dan 1 jaar die binnen het jaar vervallen	
Financiële schulden	Handelsschulden
B. Financiële schulden	
C. Handelsschulden	
D. Ontvangen vooruitbetalingen op bestellingen	
E. Schulden m.b.t. belastingen, bezoldigingen en sociale lasten	
F. Overige schulden	
X. Overlopende rekeningen	
TOTAAL PASSIVA	

De schulden van Infrabel kunnen worden opgesplitst in:

Financiële schulden

PPS schulden

Andere schulden

8

2.2. Différents types de dettes

PASSIF	
CAPITAUX PROPRES	
PROVISIONS ET IMPÔTS DIFFÉRÉS	
DETTES	
VIII. Dettes à plus d'un an	
A. Dettes financières	
B. Dettes commerciales	
D. Autres dettes	
Swap de devises	Autres
IX. Dettes à un an au plus	
A. Dettes à plus d'un an échéant dans l'année	
Dettes financières	Dettes commerciales
B. Dettes financières	
C. Dettes commerciales	
D. Acomptes reçus sur commande	
E. Dettes fiscales, salariales et sociales	
F. Autres dettes	
X. Comptes de régularisation	
TOTAL DU PASSIF	

Les dettes d'Infrabel peuvent être réparties en :

Dettes financières

Dettes PPP

Autres dettes

8

2.3. Andere schulden (I)

PASSIVA	Balans per :	
	31.12.2014	31.12.2015
SCHULDEN		
VIII. Schulden op meer dan één jaar		
D. Overige schulden		
Andere	437.781,67	445.845,73
IX. Schulden op ten hoogste één jaar		
C. Handelsschulden	573.342.400,72	541.459.388,48
D. Ontvangen vooruitbetalingen op bestellingen	4.764.846,75	3.158.162,83
E. Schulden m.b.t. belastingen, bezoldigingen en sociale lasten	2.617,76	36.491,69
F. Overige schulden	20.992.201,82	19.689.429,42
TOTAAL ANDERE SCHULDEN	599.539.848,72	564.789.318,15

De andere schulden van Infrabel bestaan voornamelijk uit handelsschulden.

9

2.3. Autres dettes (I)

PASSIF	Bilan au :	
	31.12.2014	31.12.2015
DETTES		
VIII. Dettes à plus d'un an		
D. Autres dettes		
Autres	437.781,67	445.845,73
IX. Dettes à un an au plus		
C. Dettes commerciales	573.342.400,72	541.459.388,48
D. Acomptes reçus sur commandes	4.764.846,75	3.158.162,83
E. Dettes fiscales, salariales et sociales	2.617,76	36.491,69
F. Autres dettes	20.992.201,82	19.689.429,42
TOTAL AUTRES DETTES	599.539.848,72	564.789.318,15

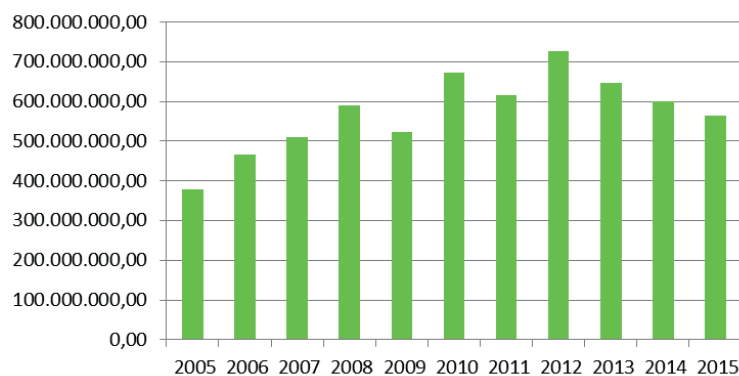
Les autres dettes d'Infrabel comprennent principalement des dettes commerciales.

9

2.3. Andere schulden (II)

De evolutie in de andere schulden is afhankelijk van de evolutie in de aankopen van Infrabel, die voornamelijk betrekking hebben op investeringen en onderhoud van de infrastructuur.

Evolutie andere schulden :

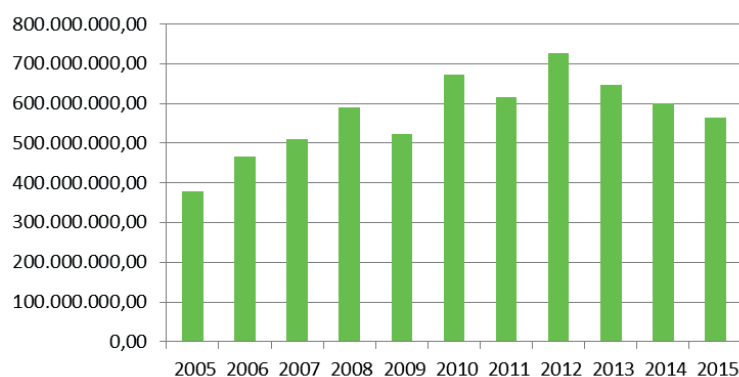


10

2.3. Autres dettes (II)

Les autres dettes évoluent selon les achats d'Infrabel qui concernent principalement les investissements et l'entretien de l'infrastructure.

Évolution autres dettes :



10

2.4. PPS schulden (I)

PASSIVA	Balans per :	
	31.12.2014	31.12.2015
SCHULDEN		
VIII. Schulden op meer dan één jaar		
B. Handelsschulden	1.021.790.417,78	1.007.291.33,05
IX. Schulden op ten hoogste één jaar		
A. Schulden op meer dan 1 jaar die binnen het jaar vervallen		
Handelsschulden	12.249.866,81	12.851.023,47
TOTAAL PPS SCHULDEN	1.034.040.284,59	1.020.142.356,52

De PPS schulden betreffen de schulden m.b.t. de Publiek Private Samenwerkingen Liefkenshoek Rail Link en Diabolo.

11

2.4. Dettes PPP (I)

PASSIF	Bilan au :	
	31.12.2014	31.12.2015
DETTES		
VIII. Dettes à plus d'un an		
B. Dettes commerciales	1.021.790.417,78	1.007.291.33,05
IX. Dettes à un an au plus		
A. Dettes à plus d'un an échéant dans l'année		
Dettes commerciales	12.249.866,81	12.851.023,47
TOTAL DETTES PPP	1.034.040.284,59	1.020.142.356,52

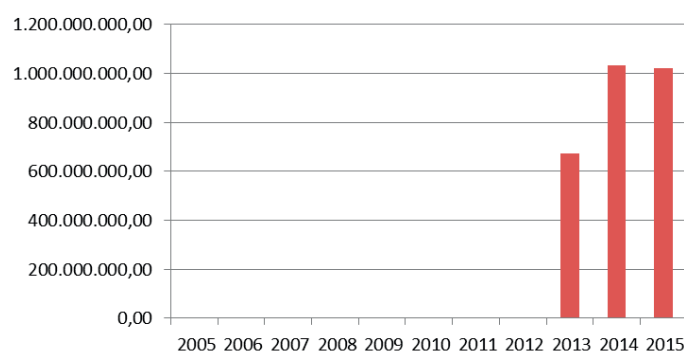
Les dettes PPP concernent les dettes relatives aux Partenariats Public Privé Liefkenshoek Rail Link et Diabolo.

11

2.4. PPS schulden (II)

In 2013 werd de Liefkenshoek Rail Link opgeleverd en als schuld geboekt.
In 2014 kwam eveneens de schuld m.b.t. Diabolo op de balans.

PPS schulden :

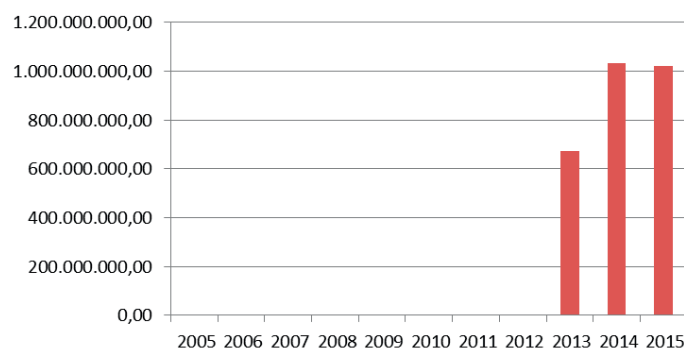


12

2.4. Dettes PPP (II)

En 2013, le Liefkenshoek Rail Link a été réceptionné et comptabilisé comme dette.
En 2014, la dette relative au Diabolo est également venue s'inscrire au bilan.

Dettes PPP :



12

2.4. PPS schulden (III)

PPS Liefkenshoek Rail Link

- Contractwaarde: 690 Mio €
- Schuldbedrag eind 2015: 662,2 Mio €
- Resterende looptijd: 35 jaar
- Omvat 2 geboorde tunnels voor vrachtovervoer van elk 6 km
- Trimesteriële betalingen door Infrabel voor een (geïndexeerd) totaalbedrag van ~51 Mio € op jaarbasis
- Volledig gedekt door een jaarlijkse dotatie

2. SCHULD - WAAROVER SPREKEN WE?

PPS schulden

PPS Diabolo

- Contractwaarde: 290 Mio €
- Schuldbedrag eind 2015 : 357,9 Mio €
- Resterende looptijd: 28 jaar
- Omvat 2 geboorde tunnels voor passagiersvervoer van elk 1,1 km
- Trimesteriële betalingen door Infrabel voor een (geïndexeerd) totaalbedrag van ~10 Mio € op jaarbasis
- Volledig gedekt door een jaarlijkse dotatie

13

2.4. Dettes PPP (III)

PPP Liefkenshoek Rail Link

- Valeur contractuelle : 690 Mio €
- Montant de la dette fin 2015 : 662,2 Mio €
- Durée restante : 35 ans
- Comprend 2 tunnels de 6 km percés pour le transport de marchandises
- Paiements trimestriels par Infrabel pour un montant total (indexé) de ~51 Mio € sur base annuelle
- Entièrement couvert par une dotation annuelle

2. DETTE – DE QUOI PARLONS-NOUS ?

Dettes PPP

PPP Diabolo

- Valeur contractuelle : 290 Mio €
- Montant de la dette fin 2015 : 357,9 Mio €
- Durée restante : 28 ans
- Comprend 2 tunnels de 1,1 km percés pour le transport de voyageurs
- Paiements trimestriels par Infrabel pour un montant total (indexé) de ~10 Mio € sur base annuelle
- Entièrement couvert par une dotation annuelle

13

2.5. Financiële schulden (I)

PASSIVA	Balans per :	
	31.12.2014	31.12.2015
SCHULDEN		
VIII. Schulden op meer dan één jaar		
A. Financiële schulden	1.883.652.943,95	2.148.380.135,34
2. Niet-achtergestelde obligatieleningen	1.317.656.060,67	1.318.011.950,41
4. Kredietinstellingen	204.080.000,00	405.340.000,00
5. Overige leningen	361.916.883,28	425.028.184,93
D. Overige schulden		
Deviezenswaps	12.507.543,81	2.474.782,16
IX. Schulden op ten hoogste één jaar		
A. Schulden op meer dan 1 jaar die binnen het jaar vervallen		
Financiële schulden	289.890.000,00	25.000.000,00
B. Financiële schulden	66.051.264,45	59.254.792,13
1. Kredietinstellingen	233,13	0,00
2. Overige leningen	66.051.031,32	59.254.792,13
TOTAAL FINANCIËLE SCHULDEN	2.261.101.752,21	2.235.109.709,63

De financiële schulden bestaan uit obligatieleningen (zowel European Medium Term Notes als privé-uitgiftes), leningen bij kredietinstellingen en overige leningen (Concession Concession Back).

14

2.5. Dettes financières (I)

PASSIF	Bilan au :	
	31.12.2014	31.12.2015
DETTES		
VIII. Dettes à plus d'un an		
A. Dettes financières	1.883.652.943,95	2.148.380.135,34
2. Emprunts obligataires non subordonnés	1.317.656.060,67	1.318.011.950,41
4. Établissements de crédit	204.080.000,00	405.340.000,00
5. Autres emprunts	361.916.883,28	425.028.184,93
D. Autres dettes		
Swap de devises	12.507.543,81	2.474.782,16
IX. Dettes à un an au plus		
A. Dettes à plus d'un an échéant dans l'année		
Dettes financières	289.890.000,00	25.000.000,00
B. Dettes financières	66.051.264,45	59.254.792,13
1. Établissements de crédit	233,13	0,00
2. Autres emprunts	66.051.031,32	59.254.792,13
TOTAL DETTES FINANCIÈRES	2.261.101.752,21	2.235.109.709,63

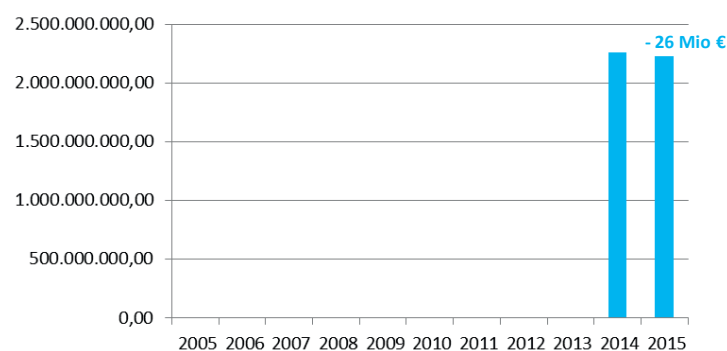
Les dettes financières comprennent des emprunts obligataires (tant des European Medium Term Notes que des émissions privées), des emprunts auprès d'établissements de crédit et d'autres emprunts (Concession Concession Back).

14

2.5. Financiële schulden (II)

Tot 2014 had Infrabel nagenoeg geen financiële schulden. N.a.v. de hervorming van de NMBS Groep werd 2,2 Mia € aan financiële schulden overgedragen aan Infrabel. Deze financiële schulden daalden met 26 Mio € (1%) tussen 2014 en 2015.

Financiële schulden :

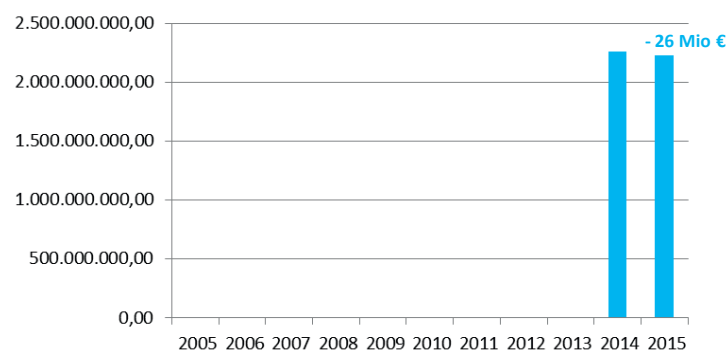


15

2.5. Dettes financières (II)

Jusqu'en 2014, Infrabel n'avait quasiment pas de dettes financières. À la suite de la réforme du Groupe SNCB, 2,2 Mia € de dettes financières ont été transférées chez Infrabel. Ces dettes financières ont diminué de 26 Mio € (1%) entre 2014 et 2015.

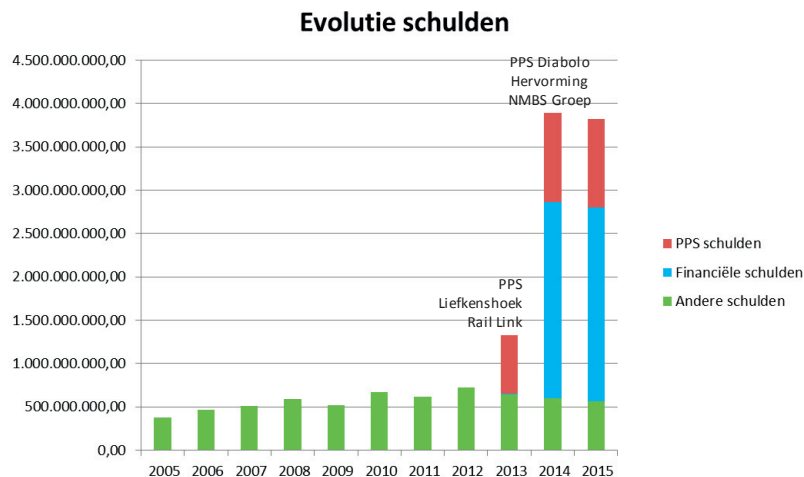
Dettes financières :



15

2.6. Evolutie van de schulden 2005 – 2015 per categorie

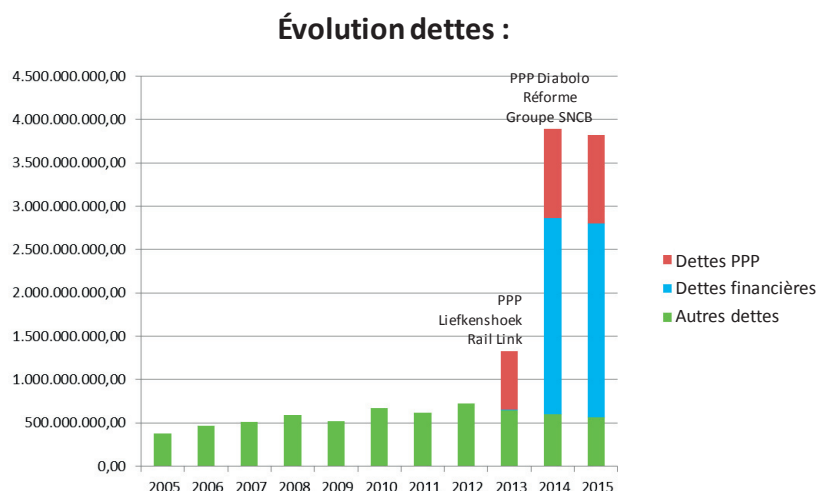
Tot 2013 had Infrabel enkel andere schulden. In 2013 en 2014 kwamen de PPS schulden erbij. Sinds de hervorming van de NMBS Groep in 2014 heeft Infrabel ook voor meer dan 2,2 Mia € aan financiële schulden.



16

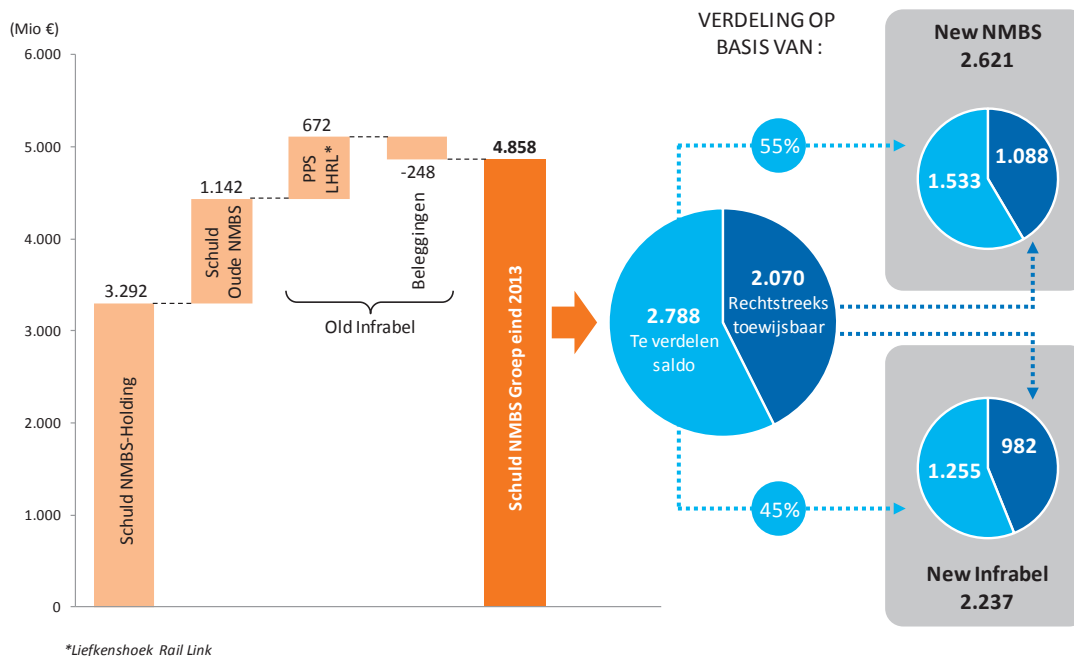
2.6. Évolution des dettes 2005 – 2015 par catégorie

Jusqu'en 2013, Infrabel n'avait que d'autres dettes. En 2013 et 2014, les dettes PPP se sont ajoutées. Suite à la réforme du Groupe SNCB, Infrabel a également pour plus de 2,2 Mia € de dettes financières.



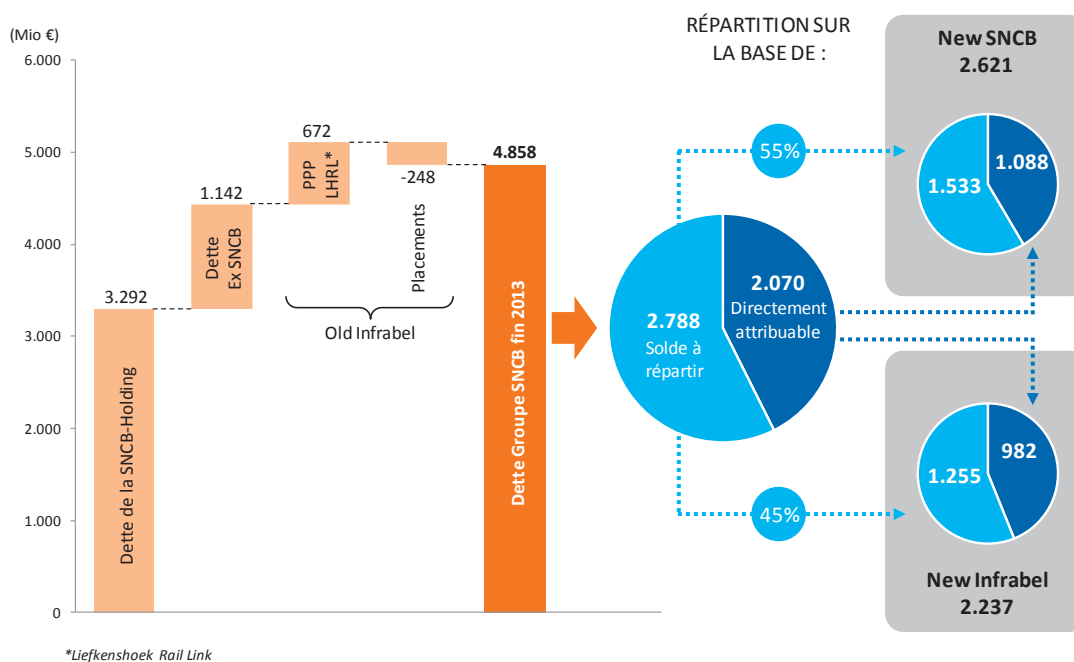
16

3. Verdeling van de schuld 'NMBS Groep' op 01.01.2014



17

3. Répartition de la dette "Groupe SNCB" au 01.01.2014



17

3.1. Zoom financiële schulden bij Infrabel (I)

Verdeling van de historische schuld bij de hervorming van de NMBS Groep (Mio €)

	Infrabel	NMBS	Twee stappen
1° stap	982	1.088	Rechtstreeks toewijsbaar
Saldo (45/55)	1.255	1.533	Rest = verdeelsleutel 45% voor Infrabel en 55% voor NMBS
TOTAAL	2.237	2.621	4.858

1.480	Niet gegarandeerd door de Staat
1.030	Gegarandeerd door de Staat (waarvan 672 PPS Liefkenshoek)
-252	Liquiditeiten
-21	Overige

18

3.1. Zoom sur les dettes financières chez Infrabel (I)

Répartition de la dette historique lors de la réforme du Groupe SNCB (Mio €)

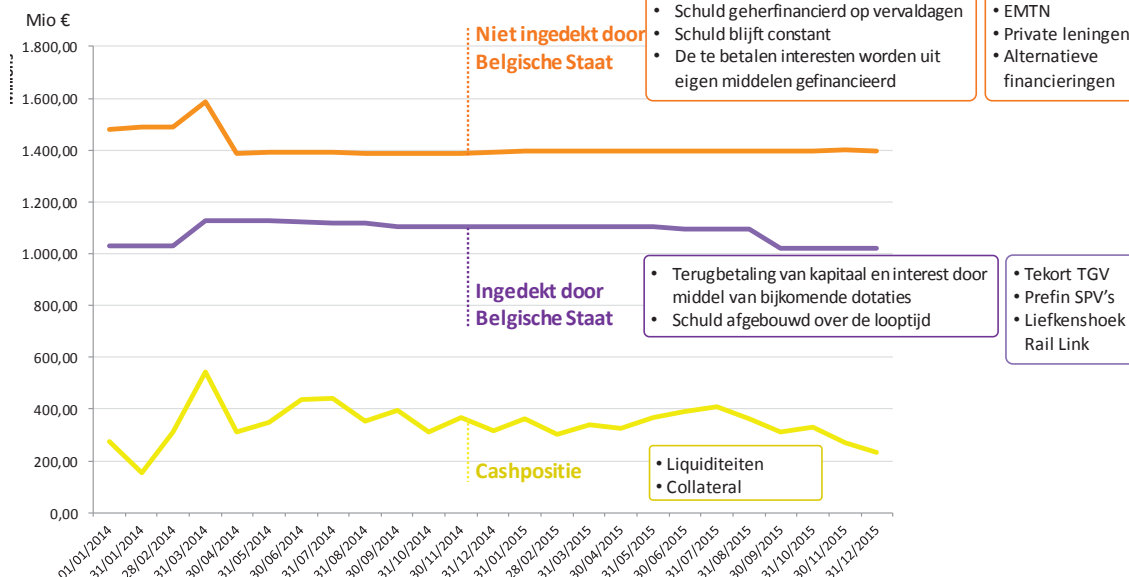
	Infrabel	SNCB	Deux étapes
1° étape	982	1.088	Directement attribuable
Solde (45/55)	1.255	1.533	Reste = clé de répartition 45% pour Infrabel et 55% pour SNCB
TOTAL	2.237	2.621	4.858

1.480	Non garantie par l'État
1.030	Garantie par l'État (dont 672 PPP Liefkenshoek)
-252	Liquidités
-21	Autres

18

3.1. Zoom financiële schulden bij Infrabel (II)

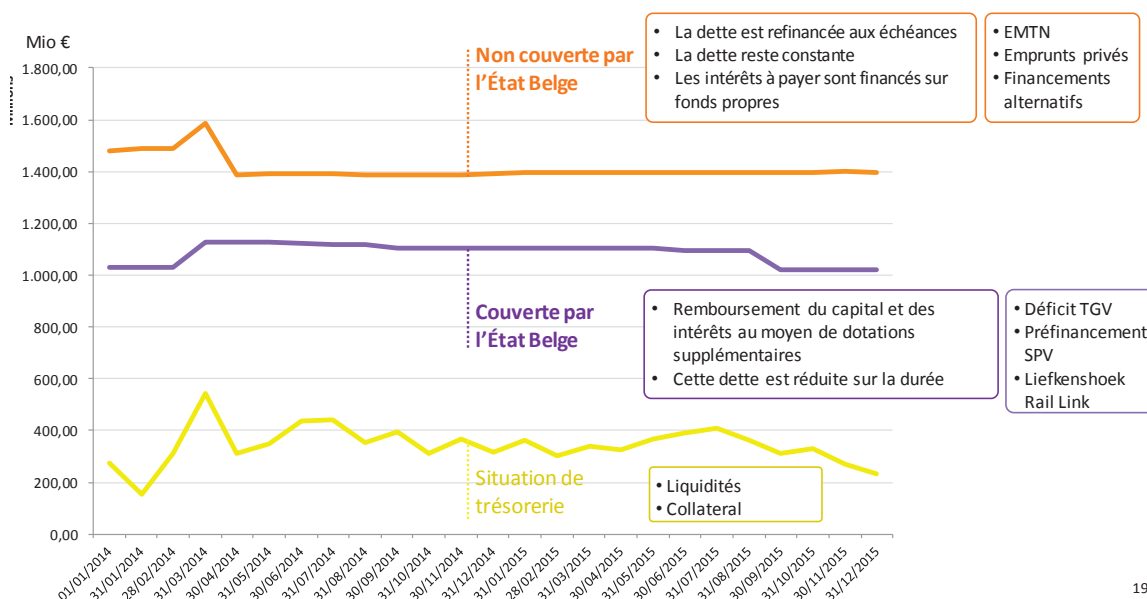
Totale financiële nettoschuld: evolutie per kwartaal



19

3.1. Zoom sur les dettes financières chez Infrabel (II)

Dette nette financière totale : évolution par trimestre



19

3.1. Zoom financiële schulden bij Infrabel (III)

Totale financiële nettoschuld 2014 - 2015

	Hervorming NMBS Groep 01.01.2014	31.12.2014	31.12.2015
Ingedekt door Belgische Staat	1.030	1.105	1.021
Niet ingedekt door Belgische Staat	1.480	1.391	1.398
Cash Positie	-252	-316	-232
Overige	-21		
Nettoschuld	2.237	2.180	2.187



STABILISATIE VAN DE SCHULD

20

3.1. Zoom sur les dettes financières chez Infrabel (III)

Dette nette financière totale 2014 - 2015

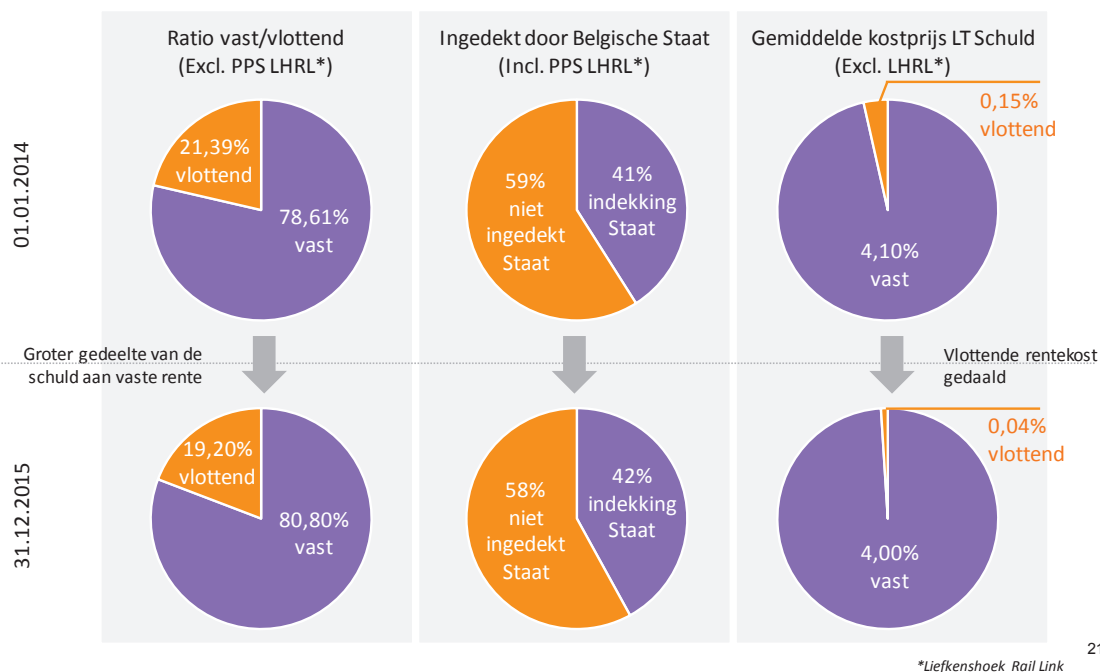
	Réforme Groupe SNCB 01.01.2014	31.12.2014	31.12.2015
Couverte par l'État belge	1.030	1.105	1.021
Non couverte par l'État belge	1.480	1.391	1.398
Situation de trésorerie	-252	-316	-232
Autres	-21		
Dette nette	2.237	2.180	2.187



STABILISATION DE LA DETTE

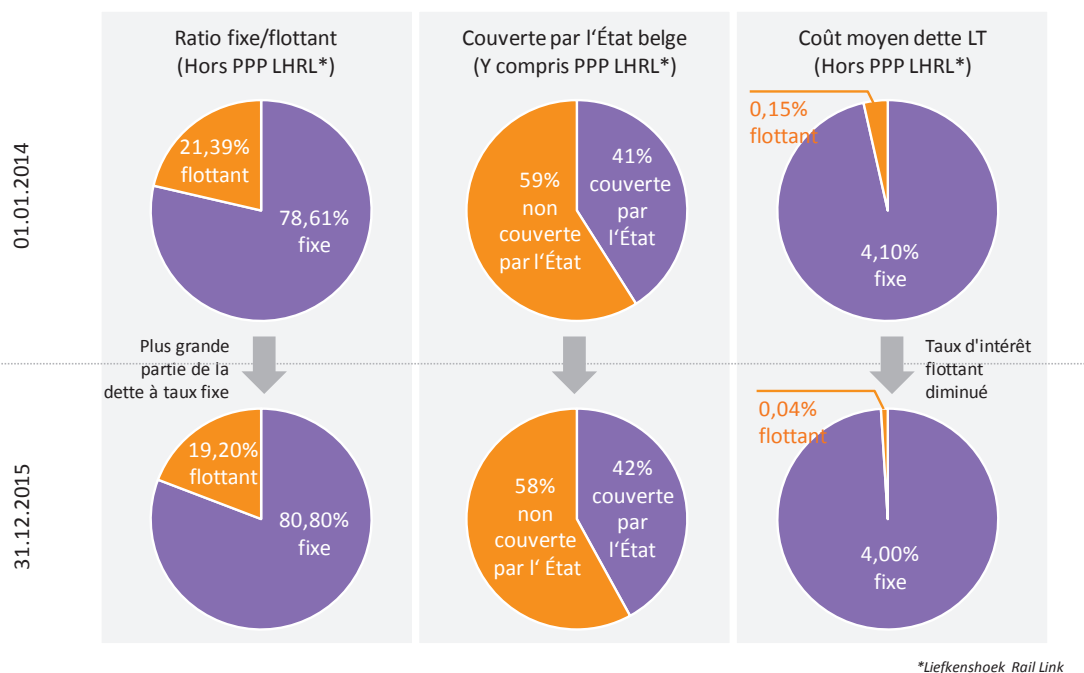
20

4. Kenmerken van de schuld bij Infrabel 2015



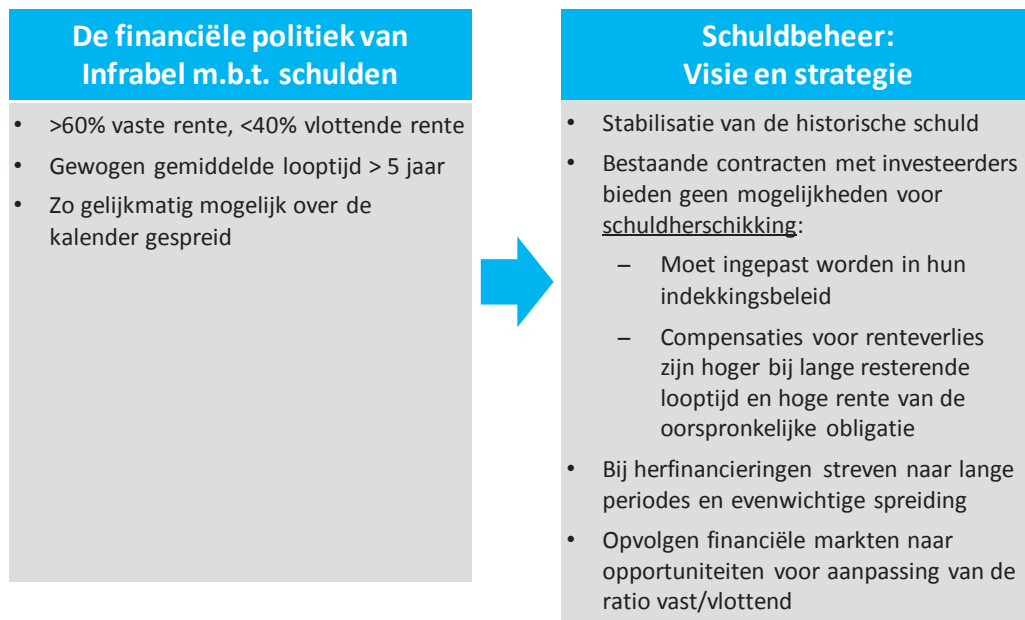
21

4. Caractéristiques de la dette chez Infrabel en 2015



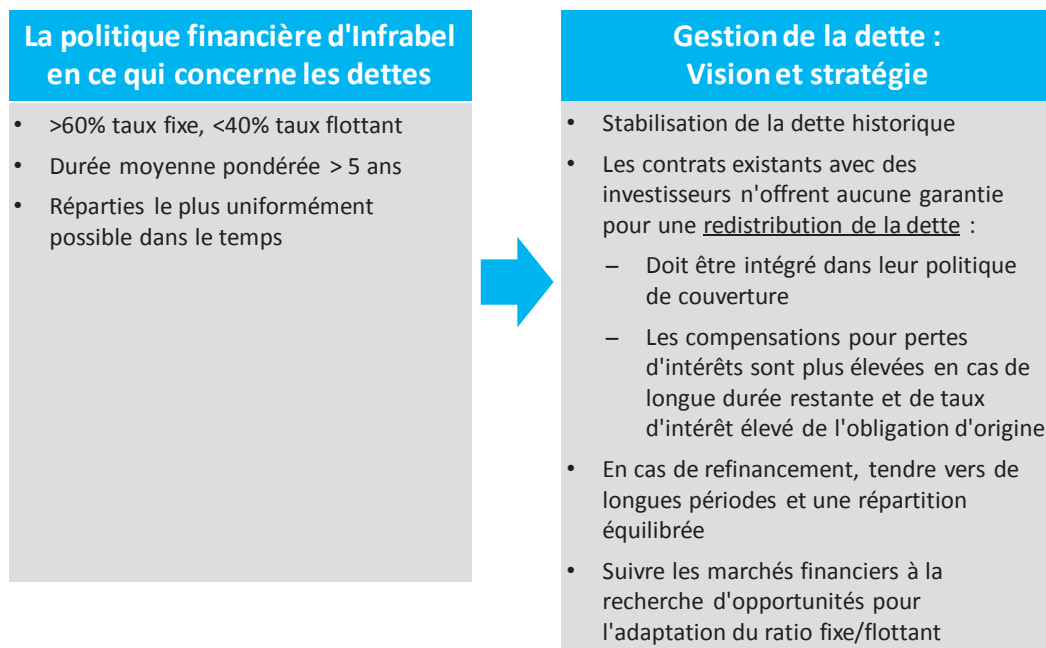
21

5. Principes van schuldbeheer bij Infrabel



22

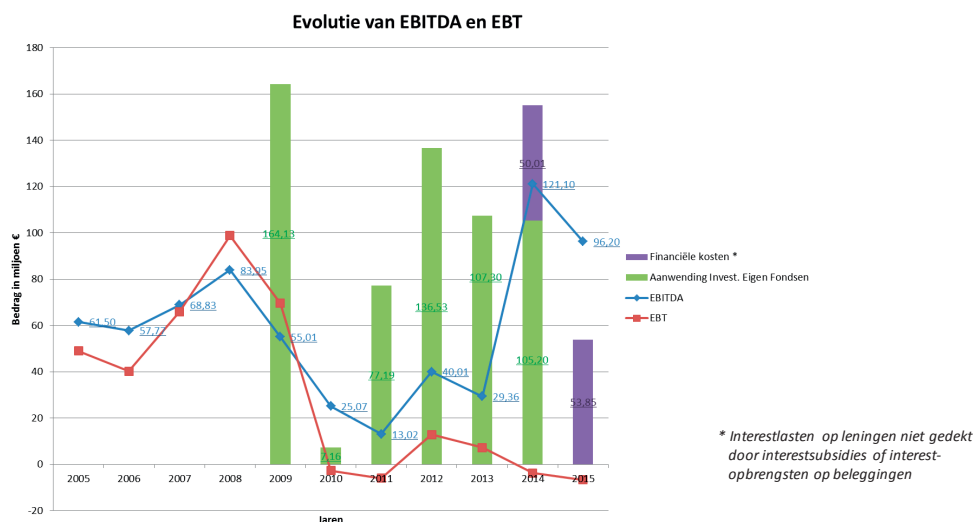
5. Principes de gestion de la dette chez Infrabel



22

6.1. Evolutie van EBITDA en EBT 2005 - 2015

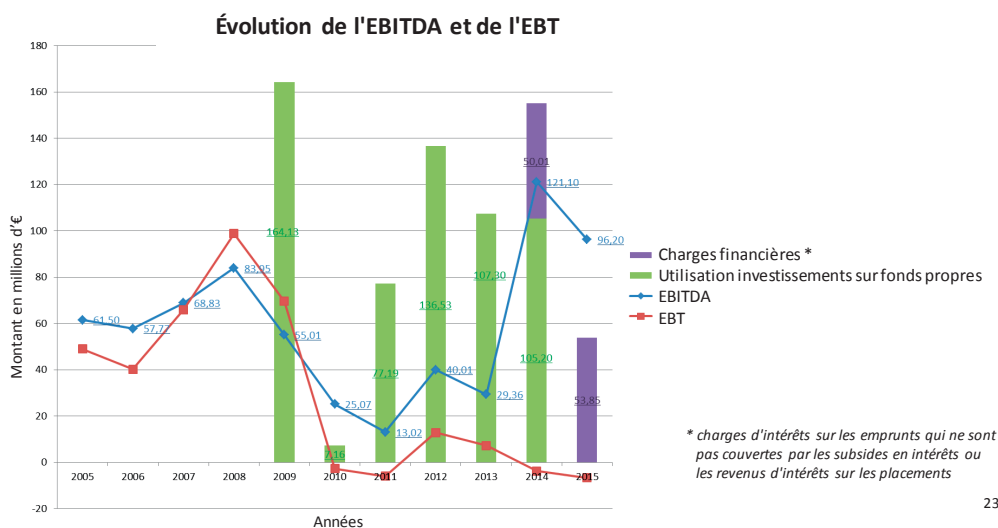
In het verleden werden in lijn met het ondernemingsplan positieve exploitatieresultaten neergezet. Hiermee werden investeringen in het eigen spoornetwerk gefinancierd. Sinds 2014 dient het exploitatieresultaat ook de bijkomende financiële kosten te dekken.



23

6.1. Évolution de l'EBITDA et de l'EBT 2005 - 2015

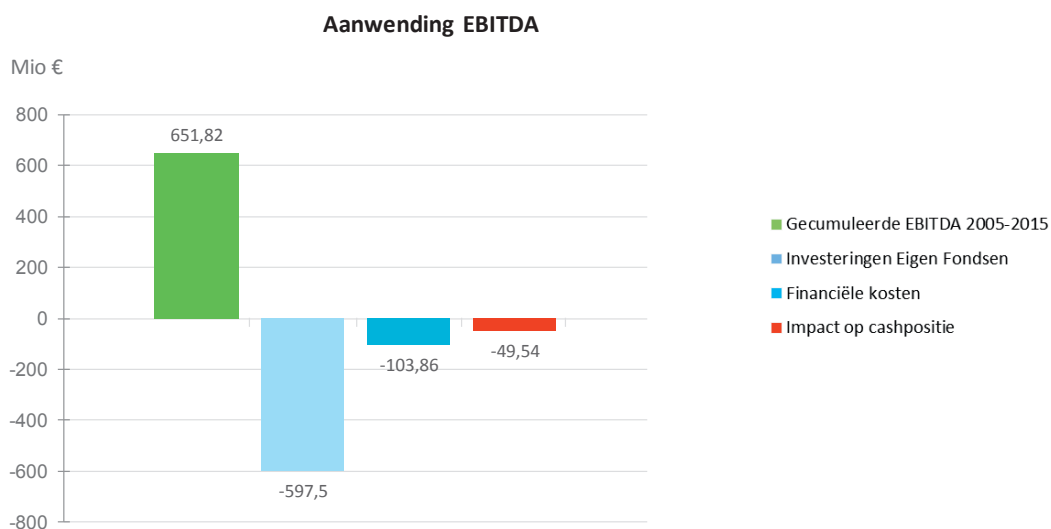
Dans le passé, en phase avec le plan d'entreprise, on a enregistré des résultats d'exploitation positifs. Ceux-ci ont permis de financer des investissements sur fonds propres pour notre propre réseau ferroviaire. Depuis 2014, le résultat d'exploitation doit également couvrir les charges financières supplémentaires.



23

6.2. Aanwending EBITDA cumul 2005 - 2015

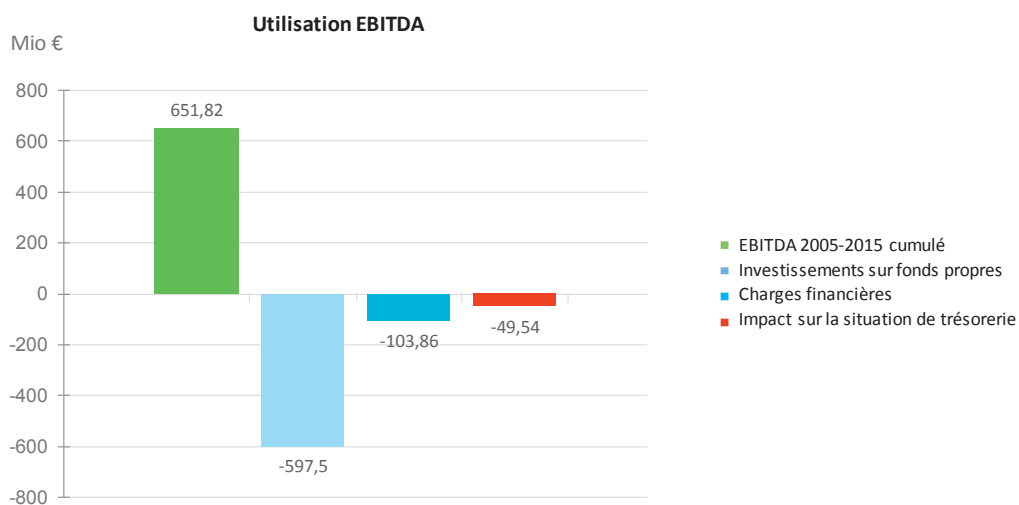
De gecumuleerde EBITDA overschotten werden aangewend voor investeringen op eigen fondsen en sinds 2014 voor het betalen van de financiële kosten verbonden aan de leningen.



24

6.2. Utilisation EBITDA cumulé 2005 - 2015

Les excédents d'EBITDA cumulés ont été utilisés pour les investissements sur fonds propres et, depuis 2014, pour le paiement des charges financières liées aux emprunts.



24



7. Conclusies

Infrabel heeft de zijn toegewezen netto-financiële schuld gestabiliseerd zoals gevraagd.

Infrabel wendt zijn EBITDA-overschotten aan voor betaling van de financiële kosten verbonden aan de leningen en voor investeringen op eigen fondsen.

Infrabel respecteert de beslissingen van zijn voogdij en voert deze loyaal uit.

25



7. Conclusions

Comme demandé, Infrabel a stabilisé la dette financière nette qui lui a été attribuée.

Infrabel utilise ses excédents d'EBITDA pour le paiement des charges financières liées aux emprunts et pour les investissements sur fonds propres .

Infrabel respecte les décisions de sa tutelle et les exécute loyalement.

25



Schulden NMBS
Evolutie sinds 01.01.2005
September 2016



Dettes SNCB
Evolution depuis 01.01.2005
Septembre 2016

Inhoudstafel

1. Definities
2. Overname van de netto financiële schuld door de Staat op 01.01.2005
3. Evolutie van de netto financiële schuld : 01.01.2005 – 31.12.2013
4. Netto financiële schuld op 31.12.2013
5. Verdeling van de netto financiële schuld op 01.01.2014
6. Samenstelling van de NMBS-schulden op 01.01.2014
7. Evolutie van de NMBS-schulden : 01.01.2014 – 30.06.2016
8. Kerncijfers van de netto financiële schuld op 30.06.2016
9. Strategie valoriseringen en patrimoniumlijsten

2

Schuld NMBS - Septembre 2016



Table des matières

1. Définitions
2. Reprise de la dette financière nette par l'Etat au 01.01.2005
3. Evolution de la dette financière nette : 01.01.2005 – 31.12.2013
4. Dette financière nette au 31.12.2013
5. Répartition de la dette financière nette au 01.01.2014
6. Composition des dettes SNCB au 01.01.2014
7. Evolution des dettes SNCB : 01.01.2014 – 30.06.2016
8. Chiffres clés de la dette financière nette au 30.06.2016
9. Stratégie de valorisation et liste patrimoniale

2

Dette SNCB - Septembre 2016



1. Definities

1.1. Netto financiële schuld

1.2. Economische schuld

1.3. Economische schuld onder eigen verantwoordelijkheid

3

Schuld NMBS - September 2016



1. Définitions

1.1. Dette financière nette

1.2. Dette économique

1.3. Dette économique sous responsabilité propre

3

Dette SNCB - Septembre 2016



1.1. Netto financiële schuld

Netto financiële schuld

- = Financiële schulden afgesloten bij financiële instellingen of uitgegeven op de kapitaalmarkten
- + Erfpachtovereenkomsten aangegaan door de onderneming
- + Rentedragende schulden en lopende rekeningen bij dochterondernemingen

- Beleggingen bestemd voor de gedeeltelijke terugbetaling financiële schulden
- 'Back to Back' verrichtingen (overname schuld op 01.01.2005 – cfr. blz 7)
- Rentedragende vorderingen en lopende rekeningen bij dochterondernemingen
- Liquide middelen en geldbeleggingen niet beheerd voor derden
(in het bijzonder, met uitsluiting van de beleggingen betreffende het GEN Fonds)

4

Schuld NMBS - September 2016



1.1. Dette financière nette

Dette financière nette

- = Dettes financières contractées auprès des institutions financières ou émises sur les marchés des capitaux
- + Baux emphytéotiques contractés par la société
- + Dettes et comptes courants porteurs d'intérêts envers des filiales

- Placements destinés au remboursement partiel des dettes financières
- Transactions 'Back to Back' (reprise de la dette au 01.01.2005 – cfr. page 7)
- Créances et comptes courants porteurs d'intérêts envers des filiales
- Trésoreries et placements de trésorerie non gérés pour compte de tiers
(notamment hors placements relatifs au Fonds RER)

4

Dette SNCB - Septembre 2016



1.2. Economische schuld

Economische schuld

- = Netto financiële schuld
- + Latente verplichtingen / vorderingen cofinancieringen
(Conventies voor de realisatie van investeringen : stationsomgeving van Mechelen, tramstelplaats te Oostende, multimodale stations te Namen en Bergen)
- + Ontvangen maar niet aangewende investeringstoelagen FOD
- + Saldo leveranciersschulden en commerciële vorderingen
(Behoeftte aan Bedrijfskapitaal – BBK)

5

Schuld NMBS - September 2016



1.2. Dette économique

Dette économique

- = Dette financière nette
- + Dettes latentes / créances cofinancements
(Conventions pour la réalisation d'investissements : abords de la gare de Malines, remise de tram pour De Lijn à Ostende, les gares multimodales de Namur et de Mons)
- + Subsidies en capital SPF reçus mais non encore utilisés
- + Solde dettes fournisseurs et créances commerciales
(Besoins en Fonds de Roulement - BFR)

5

Dette SNCB - Septembre 2016



1.3. Economische schuld onder eigen verantwoordelijkheid

Economische schuld onder eigen verantwoordelijkheid

- = Economische schuld
- Financiering rollend materieel door de Staat
(GEN-materieel, HLE 18 "conclaaf 2008" en Desiro "conclaaf 2011")
- Financiering stations/parkings door de Staat
(Federale prefinanciering van de parking in LLN, saldo HST-werken en prefinanciering ten laste van het GEN Fonds (*periode tussen de uitgaven van de onderneming en de opname uit het GEN Fonds*))

6

Schuld NMBS - September 2016



1.3. Dette économique sous responsabilité propre

Dette économique sous responsabilité propre

- = Dette économique
- Financement matériel roulant par l'Etat
(Matériel RER, HLE 18 « conclave 2008 » et Desiro « conclave 2011 »)
- Financement gares/parkings par l'Etat
(Préfinancement fédéral pour le parking à LLN, solde travaux TGV et préfinancement à charge du Fonds RER (*période entre le décaissement de la société et le prélèvement sur le Fonds RER*))

6

Dette SNCB - Septembre 2016



2. Overname van de netto financiële schuld door de Staat op 01.01.2005 en splitsing van de NMBS

SCHULD OP 31.12.2004	9.457 mln. €
OVERNAME VAN DE SCHULD DOOR DE STAAT	-7.400 mln. €
SCHULD VAN DE GROEP OP 01.01.2005	2.057 mln. €

SPLITSING

NMBS HOLDING	2.058 mln. €
INFRABEL	-1 mln. €
NMBS	0 mln. €

7

Schuld NMBS - September 2016



2. Reprise de la dette financière nette par l'Etat au 01.01.2005 et scission de la SNCB

DETTE AU 31.12.2004	9.457 mio €
REPRISE DE LA DETTE PAR L'ETAT	-7.400 mio €
DETTE DU GROUPE AU 01.01.2005	2.057 mio €

SCISSION

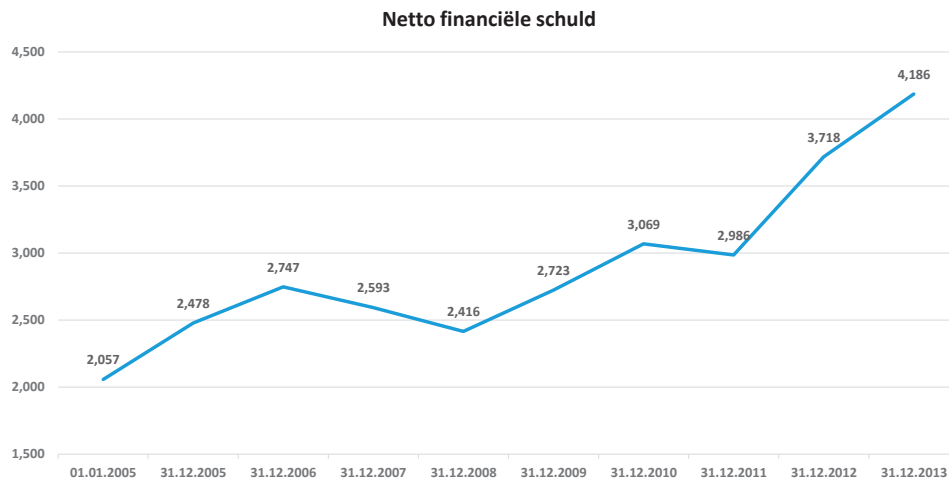
SNCB HOLDING	2.058 mio €
INFRABEL	-1 mio €
SNCB	0 mio €

7

Dette SNCB - Septembre 2016



3. Evolutie van de netto financiële schuld (“op niveau groep”) 01.01.2005 tot 31.12.2013 (excl. schuld B-Logistics)

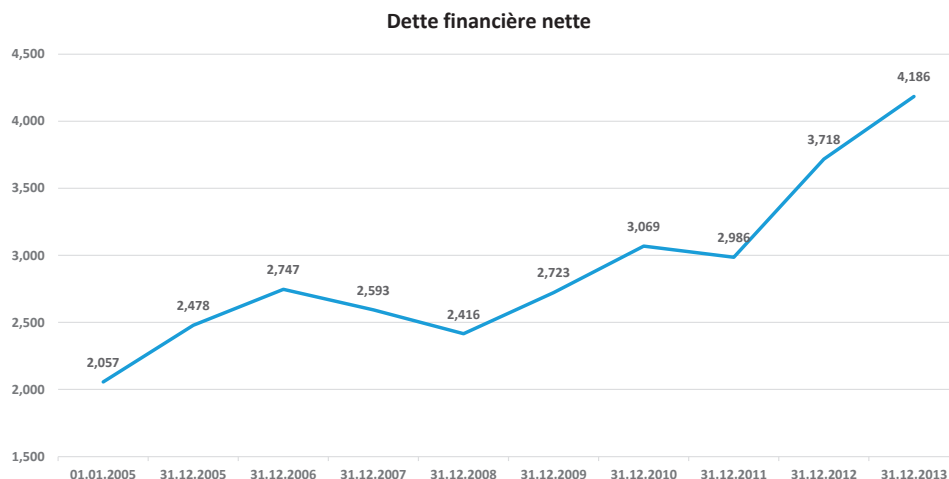


8

Schuld NMBS - September 2016



3. Evolution de la dette financière nette (« niveau groupe ») : 01.01.2005 au 31.12.2013 (hors dette B-Logistics)



8

Dette SNCB - Septembre 2016



3. Evolutie van de netto financiële schuld (“per onderneming”) 01.01.2005 tot 31.12.2013 (excl. schuld B-Logistics)

	01.01.2005	31.12.2013	Vershil		
NMBS Holding	2.058	3.296	1.238	Investerings voor rekening van de Staat	955
				Kapitalisatie van de ex NMBS	540
				Operationele activiteiten	-257
Infrabel	-1	-252	-251	Investerings voor rekening van de Staat	157
				Operationele activiteiten	-408
Ex NMBS	0	1.142	1.142	Investerings voor rekening van de Staat	126
				Kapitalisatie door de NMBS Holding	-540
				Kapitalisatie van B-Logistics	30
				Operationele activiteiten	1.526
GROEP (excl. B-Logistics)	2.057	4.186	2.129	Investerings voor rekening van de Staat	1.238
				Kapitalisatie van B-Logistics	30
				Operationele activiteiten	861

9

Schuld NMBS - September 2016



3. Evolution de la dette financière nette (« par société ») : 01.01.2005 au 31.12.2013 (hors dette B-Logistics)

	01.01.2005	31.12.2013	Ecart		
SNCB Holding	2.058	3.296	1.238	Investissements pour compte de l'Etat	955
				Capitalisation de l'ex SNCB	540
				Activités opérationnelles	-257
Infrabel	-1	-252	-251	Investissements pour compte de l'Etat	157
				Activités opérationnelles	-408
Ex SNCB	0	1.142	1.142	Investissements pour compte de l'Etat	126
				Capitalisation par la SNCB Holding	-540
				Capitalisation de B-Logistics	30
				Activités opérationnelles	1.526
GROUPE (hors B-Logistics)	2.057	4.186	2.129	Investissements pour compte de l'Etat	1.238
				Capitalisation de B-Logistics	30
				Activités opérationnelles	861

9

Dette SNCB - Septembre 2016



4. Netto financiële schuld op 31.12.2013 (excl. schuld B-Logistics)

NMBS-Holding	3.296 mln. €
NMBS	1.142 mln. €
INFRABEL	-252 mln. €
	4.186 mln. €
PPS LHRL	672 mln. €
Te verdelen schuld	4.858 mln. €

10

Schuld NMBS - September 2016



4. Dette financière nette au 31.12.2013 (hors dette B-Logistics)

SNCB-Holding	3.296 mio €
SNCB	1.142 mio €
INFRABEL	-252 mio €
	4.186 mio €
PPP LHRL	672 mio €
Dette à répartir	4.858 mio €

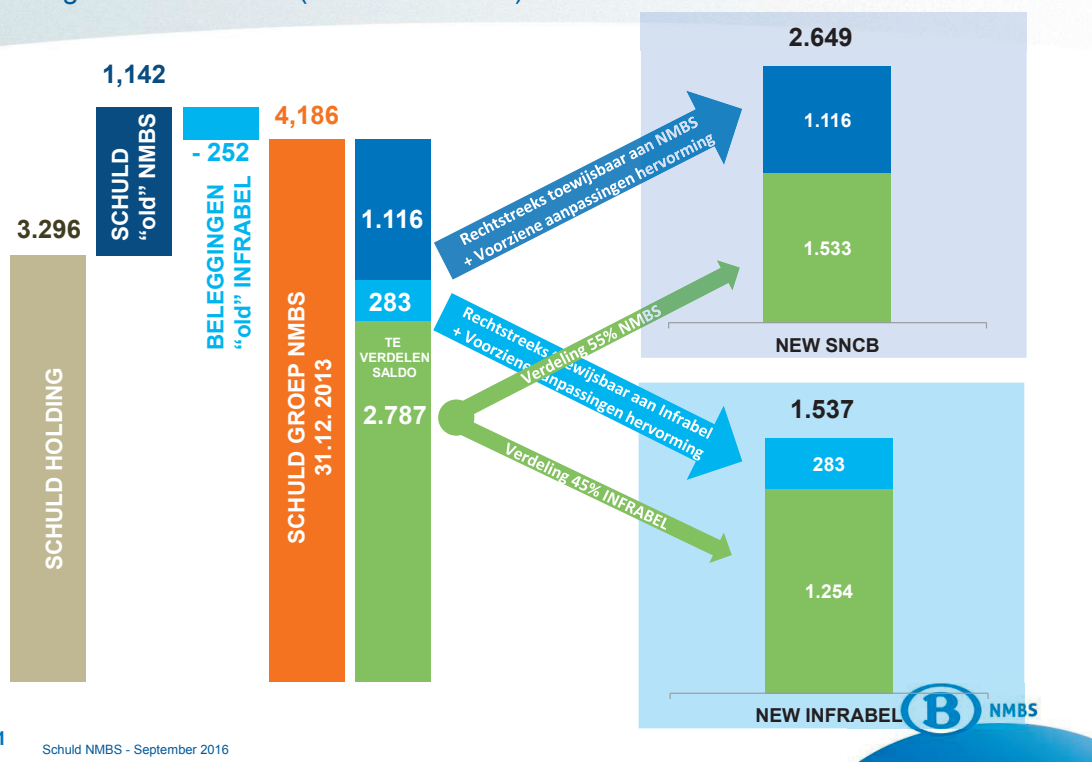
10

Dette SNCB - Septembre 2016



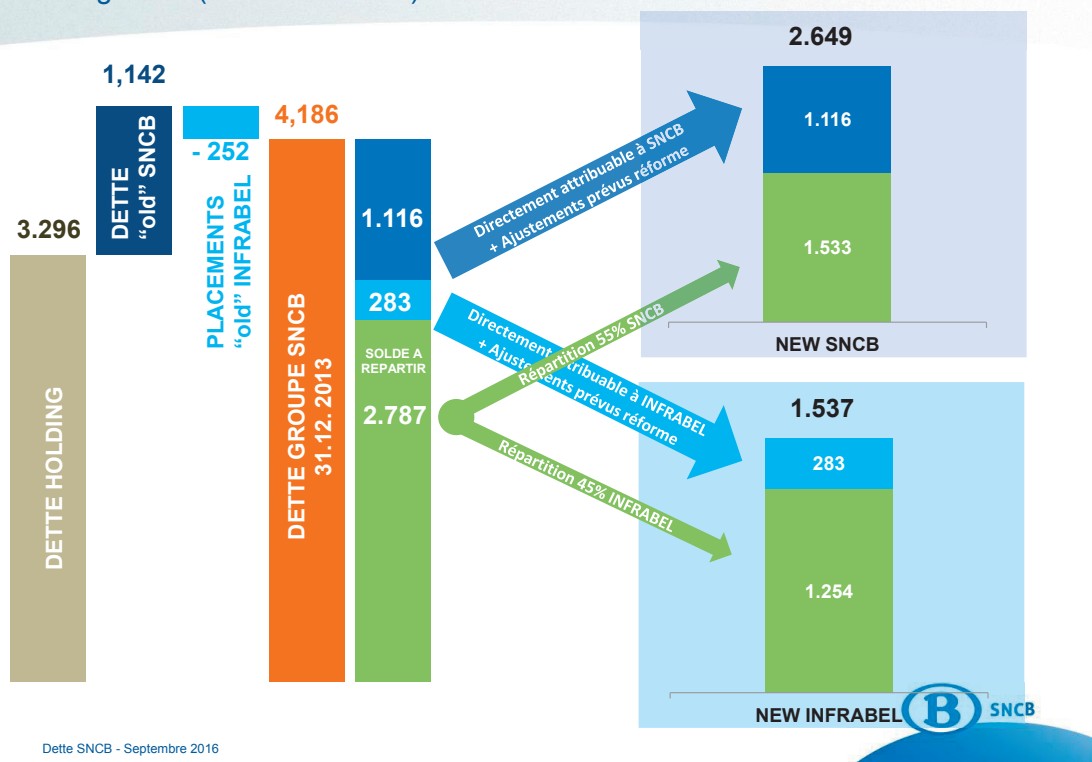
5. Verdeling van de netto financiële schuld op 01.01.2014

Algemeen overzicht (excl. PPS LHRL)



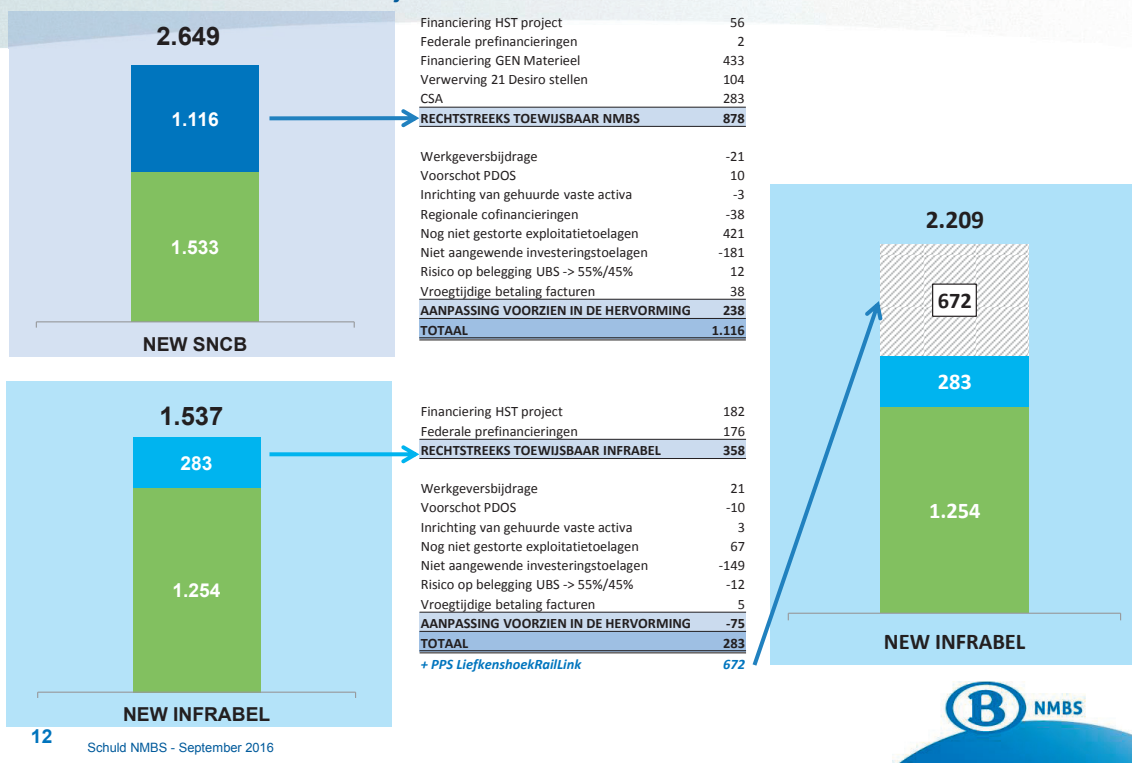
5. Répartition de la dette financière nette au 01.01.2014

Vue globale (hors PPP LHRL)



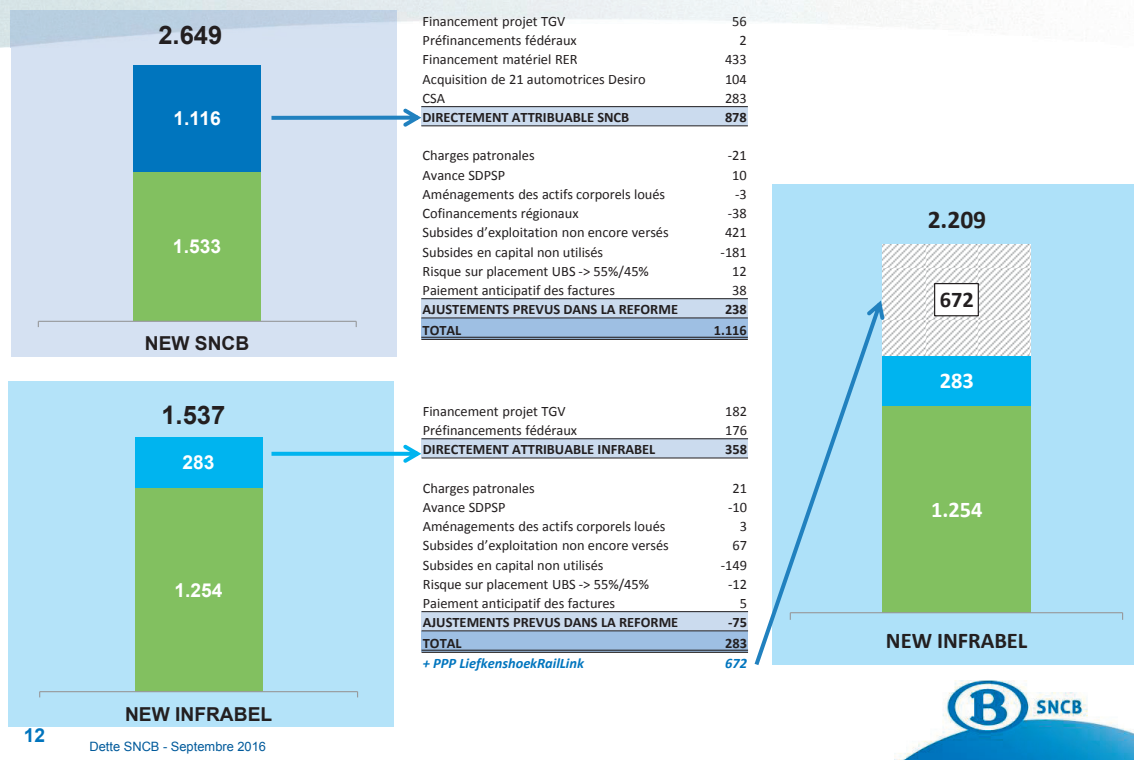
5. Verdeling van de netto financiële schuld op 01.01.2014

Detail rechtstreeks toewijsbare schulden



5. Répartition de la dette financière nette au 01.01.2014

Détail dettes directement attribuables



6. Samenstelling van de NMBS-schulden op 01.01.2014

Netto financiële schuld	2.649 mln. €
+ cofinancieringen (Mechelen, Oostende, Namen, Bergen)	37 mln. €
+ ontvangen maar niet bestede kapitaalsubsidies	172 mln. €
+ commercieel BBK	260 mln. €
Economische schuld	3.118 mln. €
- financiering rollend materieel door de Staat	-664 mln. €
- financiering stations/parkings door de Staat	-61 mln. €
Economische schuld onder eigen verantwoordelijkheid	2.393 mln. €

13

Schuld NMBS - September 2016



6. Composition des dettes SNCB au 01.01.2014

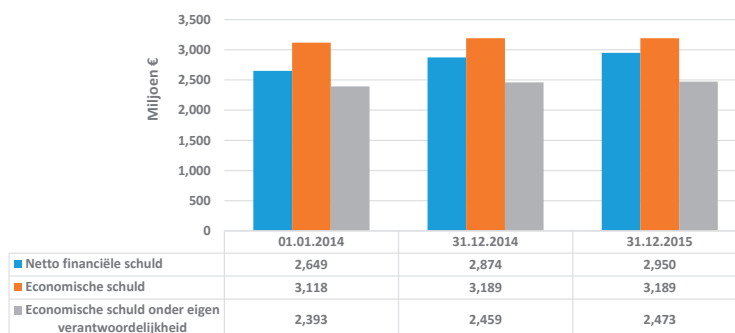
Dette financière nette	2.649 mio €
+ cofinancements (Malines, Ostende, Namur, Mons)	37 mio €
+ subsides en capital reçus mais non utilisés	172 mio €
+ BFR commercial	260 mio €
Dette économique	3.118 mio €
- financement matériel roulant par l'Etat	-664 mio €
- financement gares/parkings par l'Etat	-61 mio €
Dette économique sous responsabilité propre	2.393 mio €

13

Dette SNCB - Septembre 2016



7. Evolutie van de NMBS-schulden op 31 december Boekjaren 2014-2015

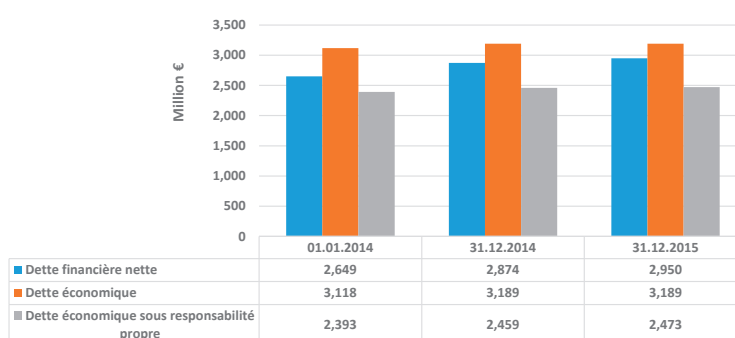


14

Schuld NMBS - September 2016



7. Evolution des dettes SNCB au 31 décembre Exercices 2014-2015

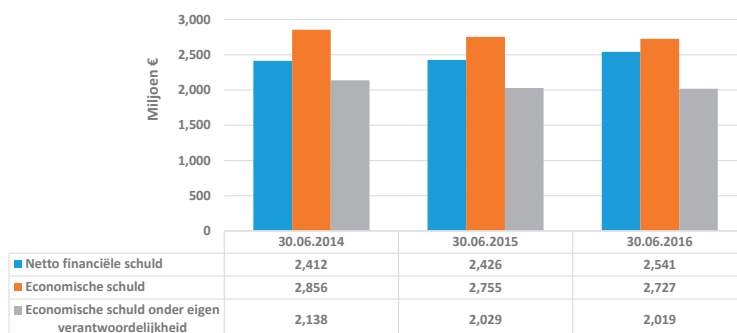


14

Dette SNCB - Septembre 2016



7. Evolutie van de NMBS-schulden op 30 juni Boekjaren 2014-2016

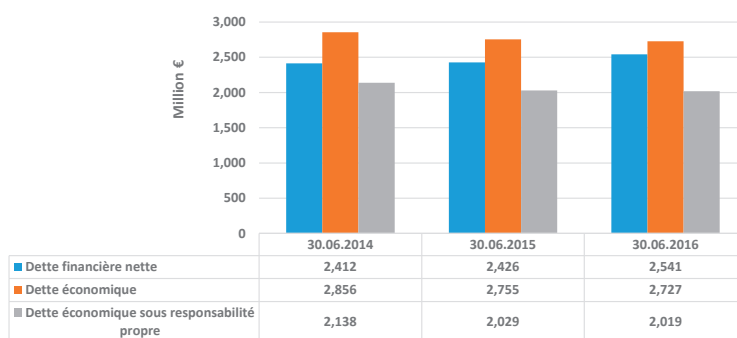


15

Schuld NMBS - September 2016



7. Evolution des dettes SNCB au 30 juin Exercices 2014-2016



15

Dette SNCB - Septembre 2016



8. Kerncijfers van de netto financiële schuld op 30.06.2016

KPI's globale netto financiële schuld

Impliciete rentevoet	2.18%
Gemiddelde resterende looptijd	7,40 j

KPI's langetermijn netto financiële schuld

Ratio vast/vlottend	83.52% / 16,48%
Impact op impliciete rentevoet van	
een stijging met 0,50%	+ 0,08%
een stijging met 1,00%	+ 0,16%

Netto financiële schuld

op lange termijn	2.448 mln. €
op korte termijn	93 mln. €

16

Schuld NMBS - September 2016



8. Chiffres clés de la dette financière nette au 30.06.2016

KPI de la dette financière nette globale

Taux d'intérêt implicite	2,18%
Durée moyenne restante	7,40 a

KPI de la dette financière nette à long terme

Ratio fixe/flottant	83,52% / 16,48%
Impact sur le taux d'intérêt implicite	
d'une hausse de 0,50%	+ 0,08%
d'une hausse de 1,00%	+ 0,16%

Dette financière nette

à long terme	2.448 mio €
à court terme	93 mio €

16

Dette SNCB - Septembre 2016



8. Kerncijfers van de netto financiële schuld op 30.06.2016 (vervolg)

Ratings

	Korte termijn	Lange termijn	Outlook
Moody's	P-1	A1	Stable
S&P	A-1	A+	Negative

17

Schuld NMBS - September 2016



8. Chiffres clés de la dette financière nette au 30.06.2016 (suite)

Ratings

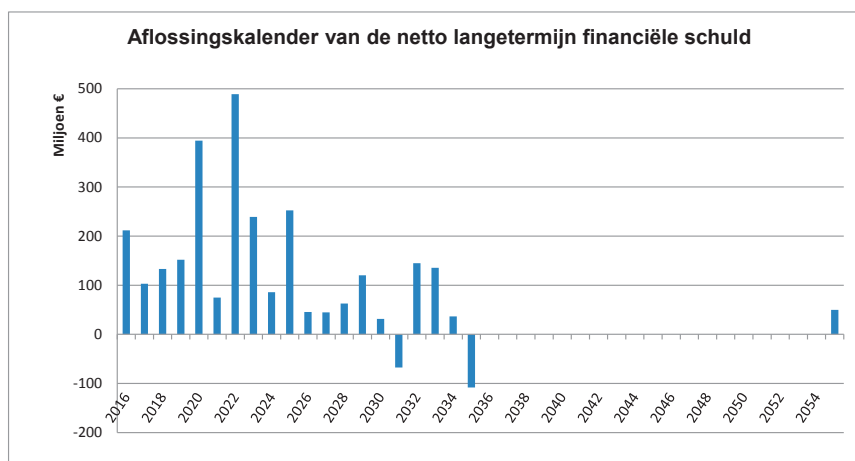
	Court terme	Long terme	Outlook
Moody's	P-1	A1	Stable
S&P	A-1	A+	Negative

17

Dette SNCB - Septembre 2016



8. Kerncijfers van de netto financiële schuld op 30.06.2016 (vervolg)



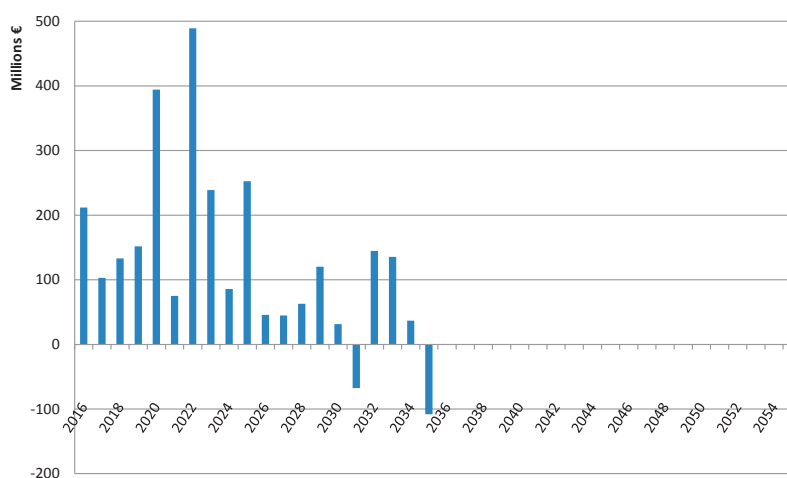
18

Schuld NMBS - September 2016



8. Chiffres clés de la dette financière nette au 30.06.2016 (suite)

**Calendrier des remboursements
de la dette financière nette à long terme**



18

Dette SNCB - Septembre 2016



9. Strategie valoriseringen en patrimoniumlijsten

3 Lijsten gebouwen en terreinen

1. Gebouwen en terreinen noodzakelijk voor de taken van openbare dienst
boekwaarde : € 1.606,2 miljoen
2. Gebouwen en terreinen die momenteel niet noodzakelijk zijn voor de taken van openbare dienst maar die van strategisch belang zijn, hetzij voor de NMBS, hetzij voor INFRABEL
boekwaarde : € 257,4 miljoen
3. Overige gebouwen en terreinen :
 1. Verhuurd – boekwaarde : € 187,9 miljoen
 2. Niet verhuurd – boekwaarde : € 128,9 miljoen

19

Schuld NMBS - September 2016



9. Stratégie de valorisation et liste patrimoniale

3 Listes de bâtiments et terrains

1. Bâtiments et terrains nécessaires aux missions de service public
valeur comptable : € 1.606,2 millions
2. Bâtiments et terrains qui ne sont pas actuellement nécessaires aux missions de service public mais qui ont une importance stratégique soit pour la SNCB, soit pour INFRABEL
valeur comptable : € 257,4 millions
3. Autres bâtiments et terrains :
 1. En location – valeur comptable : € 187,9 millions
 2. Non loués – valeur comptable : € 128,9 millions

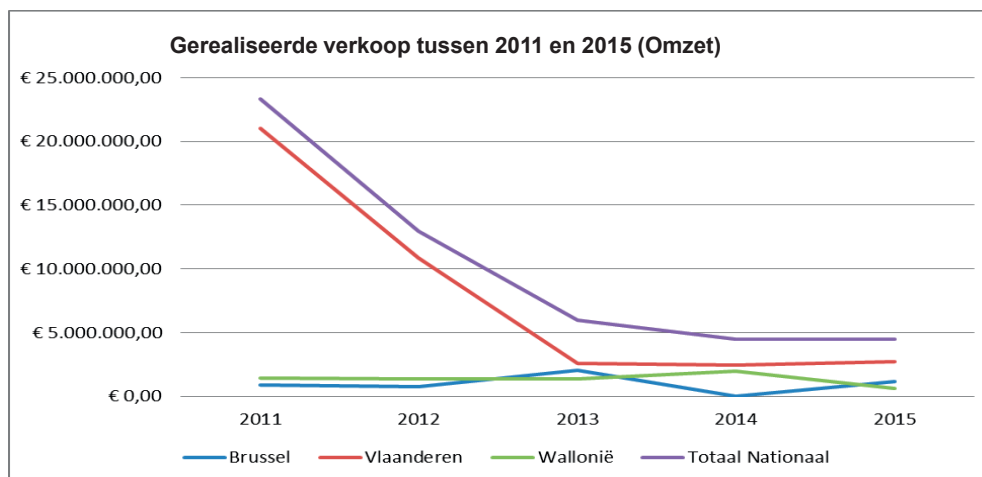
19

Dette SNCB - Septembre 2016



9. Strategie valoriseringen en patrimoniumlijsten

Omzet uit verkopen B-ST over de laatste 5 jaren



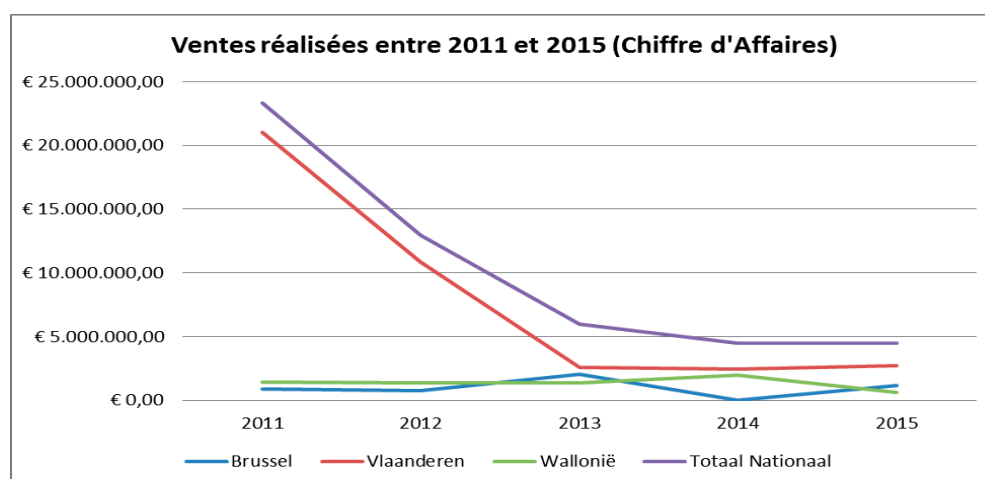
20

Schuld NMBS - September 2016



9. Stratégie de valorisation et liste patrimoniale

Chiffre d'affaires des ventes de B-ST durant les 5 dernières années



20

Dette SNCB - Septembre 2016

