

N. 2002 — 1094

[C — 2002/14078]

22 MAART 2002. — Wet houdende instemming met het samenwerkingsakkoord van 11 oktober 2001 tussen de federale Staat, het Vlaams, het Waals en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest betreffende het meerjarig investeringsplan 2001-2002 van de N.M.B.S.

ALBERT II, Koning der Belgen,

Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen, Onze Groot.

De Kamers hebben aangenomen en Wij bekrachtigen hetgeen volgt :

Artikel 1. Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 77 van de Grondwet.

Art. 2. Instemming wordt betuigd met het samenwerkingsakkoord van 11 oktober 2001 tussen de federale Staat, het Vlaams, het Waals en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest betreffende het meerjarig investeringsplan 2001-2012 van de N.M.B.S. in bijlage.

Gegeven te Châteauneuf-de-Grasse, 22 maart 2002.

ALBERT

Van Koningswege :

De Minister van Mobiliteit en Vervoer,

Mevr. I. DURANT

Met 's Lands zegel gezegeld :

De Minister van Justitie,

M. VERWILGHEN

—————
Nota's

(1) Parlementaire verwijzingen :

Stukken van de Kamer van Volksvertegenwoordigers : 50-1423-2001/2002

Nr. 1 : Wetsontwerp

Nr. 2 : Amendement

Nr. 3 : Advies van de Raad van State

Nr. 4 : Verslag

Nr. 5 : Aangenomen tekst.

Stukken van de Senaat : 2-933-2001/2002

Nr. 1 : Ontwerp overgezonden door de Kamer

Nr. 2 : Amendementen

Nr. 3 : Verslag

Samenwerkingsakkoord en bijlagen

Samenwerkingsakkoord tussen de Staat, het Vlaams Gewest, het Waals Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest met betrekking tot het meerjarig investeringsplan voor 2001-2012 van de N.M.B.S.

Gelet op artikel 39 van de Grondwet;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

F. 2002 — 1094

[C — 2002/14078]

22 MARS 2002. — Loi portant assentiment à l'accord de coopération du 11 octobre 2001 entre l'Etat fédéral, les Régions flamande, wallonne et de Bruxelles-Capitale relatif au plan d'investissement pluriannuel 2001-2012 de la S.N.C.B.

ALBERT II, Roi des Belges,

A tous, présents et à venir, Salut.

Les Chambres ont adopté et Nous sanctionnons ce qui suit :

Article 1^{er}. La présente loi règle une matière visée à l'article 77 de la Constitution.

Art. 2. Il est porté assentiment à l'accord de coopération du 11 octobre 2001 entre l'Etat fédéral, les Régions flamande, wallonne et de Bruxelles-Capitale relatif au plan d'investissement pluriannuel 2001-2012 de la S.N.C.B. repris en annexe.

Donné à Châteauneuf-de-Grasse, le 22 mars 2002.

ALBERT

Par le Roi :

La Ministre de la Mobilité et des Transports

Mme I. DURANT

Scellé du sceau de l'Etat :

Le Ministre de la Justice,

M. VERWILGHEN

—————
Notes

(1) Références parlementaires :

Documents de la Chambre des Représentants : 50-1463-2001/2002

N° 1 : Projet de loi

N° 2 : Amendement

N° Avis du Conseil d'Etat

N° 4 : Rapport

N° Texte adopté

Documents du Sénat : 2-933-2001/2002

N° 1 : Projet transmis par la Chambre

N° 2 : Amendements

N° 3 : Rapport

Accord de coopération et annexes

Accord de coopération entre l'Etat, la Région Flamande, la Région Wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale relatif au plan d'investissement pluriannuel 2001-2012 de la S.N.C.B.

Vu l'article 39 de la Constitution;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

— in te staan voor de verstrekking van de verschillende toelatingen en vergunningen die vereist zijn volgens de verschillende reglementeringen die onder hun respectievelijke bevoegdheid vallen om de verwezenlijking van de werken volgens de in het investeringsplan voorgestelde plannings mogelijk te maken,

— de prefinanciering van bepaalde projecten te waarborgen waarvoor de partijen wensen vooruit te lopen op de plannings die voorzien zijn in het meerjarig investeringsplan;

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

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

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

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

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

Gezamenlijk hun eigen bevoegdheden uitoefenend, komen overeen wat volgt :

HOOFDSTUK I. — Algemene bepalingen

Artikel 1. Dit akkoord wordt gesloten zonder afbreuk te doen aan de bevoegdheidsverdeling tussen de partijen zoals bepaald door de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, gewijzigd door de bijzondere wet van 8 augustus 1988 tot hervorming der instellingen en de bijzondere wet van 16 juli 1993 tot hervorming der instellingen.

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

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

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

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

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

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

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

— assurer la délivrance des différentes autorisations et permis requis selon les différentes réglementations ressortant de leurs compétences respectives afin de permettre la réalisation des travaux selon les plannings présentés dans le plan d'investissement,

— assurer le préfinancement de certains projets que les parties souhaitent anticiper par rapport aux plannings prévus par le plan pluriannuel d'investissement;

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

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

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

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

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

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

CHAPITRE I^{er}. — Dispositions générales

Article 1^{er}. Le présent accord est pris sans préjudice de la répartition des compétences entre les parties, déterminée par la loi spéciale du 8 août 1980 de réforme institutionnelle, modifiée par la loi spéciale du 8 août 1988 de réforme institutionnelle et la loi spéciale du 16 juillet 1993 de réforme institutionnelle.

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

Art. 2. In het raam van dit akkoord wordt verstaan onder :

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

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

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

HOOFDSTUK II. — *Executief Comité van de Ministers van Mobiliteit*

Art. 3. Om de permanente samenwerking met de Gewesten te versterken, wordt een Executief Comité van de Ministers van Mobiliteit (E.C.M.M.) opgericht, waarin de drie gewestelijke Ministers die bevoegd zijn voor openbaar vervoer en/of de mobiliteit zetelen alsook de federale Minister die bevoegd is voor treinvervoer. Deze laatste neemt het voorzitterschap van dit comité op zich.

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

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

De ministers die bevoegd zijn voor de ruimtelijke ordening kunnen worden uitgenodigd op de vergaderingen van het E.C.M.M. Dat geldt ook voor de federale en gewestelijke openbare vervoermaatschappijen. Het E.C.M.M. neemt een reglement van interne orde aan die onder andere de modaliteiten van beraadslaging vaststelt.

HOOFDSTUK III. — *Investeringsplan*

Art. 4. De Raad van bestuur van de N.M.B.S. heeft akte genomen op 1 juni 2001 van het investeringsplan dat een bijlage bij dit akkoord vormt.

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

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

Art. 5. Het investeringsplan strekt zich uit over een periode van twaalf jaren.

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

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

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

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

§ 3. Met uitzondering van de investeringen op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, de investeringen in het rollend materieel en de bijzondere projecten waarvoor geen verdeelsleutel van toepassing is krachtens het investeringsplan zoals goedgekeurd door de federale Ministerraad, bedraagt de budgettaire verdeelsleutel voor de investeringen 60 % voor het Vlaams Gewest en 40 % voor het Waals Gewest. Deze verdeelsleutel wordt in acht genomen voor ieder

Art. 2. Dans le cadre du présent accord, on entend par :

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

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

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

CHAPITRE II. — *Comité exécutif des Ministres de la Mobilité*

Art. 3. Dans le souci de renforcer la coopération permanente avec les Régions, il est procédé à la création d'un Comité exécutif des Ministres de la Mobilité (C.E.M.M.) au sein duquel siègent les trois Ministres régionaux ayant les transports en commun et/ou la mobilité dans leurs attributions de même que le Ministre fédéral ayant le transport ferroviaire dans ses attributions. Ce dernier assure la présidence de ce comité.

Le secrétariat est assuré par le Service public fédéral de la Mobilité.

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

Les Ministres ayant l'aménagement du territoire dans leurs attributions peuvent être invités aux réunions du C.E.M.M. Il en va de même des sociétés de transport en commun fédérale et régionales. Le C.E.M.M. adopte un règlement d'ordre intérieur qui fixe notamment les modalités de délibération dudit comité.

CHAPITRE III. — *Plan d'investissement*

Art. 4. Le plan d'investissement joint en annexe a été acté par le Conseil d'administration de la S.N.C.B. le 1^{er} juin 2001.

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

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

Art. 5. Le plan d'investissement s'étale sur une période de douze années.

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

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

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

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

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

burgerlijk jaar tussen 2001 en 2012, in overeenkomst met de planningstabel die bij dit akkoord wordt gevoegd.

HOOFDSTUK IV. — *Verbintenissen tussen de Partijen*

Art. 7. De partijen verbinden zich ertoe om de verschillende procedures betreffende de administratieve toelatingen en vergunningsaanvragen die vereist zijn volgens de verschillende reglementeringen die onder hun bevoegdheid vallen voor de projecten die in het investeringsplan vermeld zijn, binnen de kortste termijn af te handelen.

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

Art. 8. De regering van het Vlaams Gewest, de regering van het Waals Gewest en de Brusselse Hoofdstedelijke Regering komen overeen om de verschillende procedures betreffende de administratieve toelatingen en vergunningsaanvragen die vereist zijn volgens de verschillende reglementeringen die onder hun bevoegdheid vallen - zoals de stedenbouwkundige vergunning - binnen een termijn van maximum achttien maanden vanaf de indiening van het complete dossier door de verzoeker af te handelen, zowel voor het project inzake het op vier sporen brengen van lijn 161 tussen Brussel en Ottignies als voor het project inzake het op vier sporen brengen van lijn 124 tussen Brussel en Nijvel. De vergunningsaanvragen worden voor elk project afzonderlijk behandeld.

Art. 9. De regering van het Vlaams Gewest en de Brusselse Hoofdstedelijke Regering komen overeen om de verschillende procedures betreffende de administratieve toelatingen en vergunningsaanvragen die vereist zijn volgens de verschillende reglementeringen die onder hun bevoegdheid vallen - zoals de stedenbouwkundige vergunning - binnen een termijn van maximum achttien maanden vanaf de indiening van het complete dossier door de verzoeker af te handelen, zowel voor het project inzake het op drie of vier sporen brengen van lijn 50A tussen Brussel en Denderleeuw als voor het project voor de nieuwe lijn tussen Brussel en Mechelen. De vergunningsaanvragen worden voor elk project afzonderlijk behandeld.

Art. 10. Zo nodig, verbinden de Gewesten zich ertoe de verschillende stedenbouwkundige en ruimtelijke ordeningsplannen te wijzigen om de verbintenissen van dit akkoord te kunnen nakomen. In dit geval worden de termijnen zoals bepaald bij artikel 8 en 9, verlengd met twaalf maanden te rekenen van de datum van indiening van de vergunningsaanvraag met uitzondering van het project tot aanleg van een nieuwe lijn tussen Brussel en Mechelen, waarvoor de termijn met vierentwintig maanden verlengd wordt.

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

Art. 11. De termijnen bedoeld in artikel 8, 9 en 10 zijn geschorst :

— in geval van overmacht, die behoorlijk door het overlegcomité wordt vastgesteld;

— als de vertraging te wijten is aan de aanvrager van de vergunning of toelating, en voorzover die behoorlijk werd vastgesteld door het overlegcomité.

Art. 12. Als de vergunning voorzien bij artikel 8 en 9 niet binnen de in de wet voorziene termijnen (respectievelijk achttien en dertig maanden) afgeleverd wordt, kan na aanmelding in het overlegcomité, geen gebruik gemaakt worden van de artikels 14 en 15 en dit tot het ogenblik van de aflevering van de vergunningen voorzien bij artikel 8 en 9.

Art. 13. De federale overheid geeft de N.M.B.S. opdracht om vóór het einde van 2002 bij de bevoegde gewestelijke overheden de dossiers betreffende de aanvragen voor administratieve toelatingen en vergunningen in te dienen voor het project inzake het op vier sporen brengen van lijn 161 tussen Brussel en Ottignies, voor het project inzake het op vier sporen brengen van lijn 124 tussen Brussel en Nijvel, en voor het project inzake de tweede havenontsluiting van Antwerpen. De N.M.B.S. dient vóór het einde van 2001 een dossier in voor de tweede spoortunnel onder de Schelde dat moet toelaten de procedure voor het Ruimtelijk Uitvoeringsplan op te starten.

HOOFDSTUK V. — *Pre en Cofinanciering*

Art. 14. Ieder Gewest kan instaan voor de renteloze prefinanciering van de infrastructuurprojecten van gewestelijk belang op haar grondgebied voor een bedrag van maximum 20 miljard in kapitaal of 2,5 miljard in jaarlijkse intrestlasten, voorzover zij de verschillende administratieve toelatingen en vergunningen heeft verstrekt die vereist

conformément au tableau prévisionnel figurant en annexe du présent accord.

CHAPITRE IV. — *Engagements des Parties*

Art. 7. Les parties s'engagent à terminer dans les meilleurs délais les procédures relatives aux demandes d'autorisations administratives et permis requis selon les différentes réglementations ressortant de leurs compétences pour les projets repris dans le plan d'investissement.

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

Art. 8. Le gouvernement de la Région flamande, le gouvernement de la Région wallonne et le gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale s'engagent à terminer les différentes procédures relatives aux demandes d'autorisations administratives et permis requis selon les différentes réglementations ressortant de leurs compétences, tels les permis d'urbanisme, dans un délai maximum de dix-huit mois à partir de l'introduction du dossier complet par le demandeur, tant pour le projet de mise à quatre voies de la ligne 161 entre Bruxelles et Ottignies que pour le projet de mise à quatre voies de la ligne 124 entre Bruxelles et Nivelles. Les demandes de permis sont traitées de manière indépendante pour chaque projet.

Art. 9. Le gouvernement de la Région flamande et le gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale s'engagent à terminer les différentes procédures relatives aux différentes autorisations administratives et aux permis requis selon les différentes réglementations ressortant de leurs compétences, tels les permis d'urbanisme, dans un délai maximum de dix-huit mois à partir de l'introduction du dossier complet par le demandeur, tant pour le projet de mise à trois ou quatre voies de la ligne 50A entre Bruxelles et Denderleeuw que pour le projet visant à établir une ligne nouvelle entre Bruxelles et Malines. Les demandes de permis sont traitées de manière indépendante pour chaque projet.

Art. 10. S'il échet, les Régions s'engagent à modifier les différents plans d'urbanisme et d'aménagement du territoire afin de pouvoir respecter les engagements du présent accord. Dans ce cas, les délais visés aux articles 8 et 9 du présent accord sont prolongés de douze mois à dater de la demande, à l'exception du projet visant à établir une ligne nouvelle entre Bruxelles et Malines, pour lequel ce délai est prolongé de vingt-quatre mois.

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

Art. 11. Les délais prévus aux articles 8, 9 et 10 sont suspendus :

— en cas de force majeure, dûment constatée par le comité de concertation;

— lorsque le retard est imputable au demandeur du permis ou de l'autorisation et dûment constaté par le comité de concertation.

Art. 12. Si les autorisations visées aux articles 8 et 9 ne sont pas délivrées dans les délais prévus (respectivement dix-huit et trente mois), il ne peut, après information du comité de concertation, être fait application des articles 14 et 15 et ceci jusqu'à l'obtention des autorisations visées aux articles 8 et 9.

Art. 13. Le gouvernement fédéral donne instruction à la S.N.C.B. d'introduire avant la fin de l'année 2002, auprès des autorités régionales compétentes, les dossiers relatifs aux demandes d'autorisations administratives et de permis requis, pour les projets de mise à quatre voies de la ligne 161 entre Bruxelles et Ottignies, pour le projet de mise à quatre voies de la ligne 124 entre Bruxelles et Nivelles et pour le projet de deuxième accès du port d'Anvers. Avant la fin de 2001, la S.N.C.B. introduit un dossier pour le deuxième tunnel ferroviaire sous l'Escaut qui doit permettre le démarrage de la procédure du Plan d'Exécution Spatial.

CHAPITRE V. — *Pré et Cofinancement*

Art. 14. Chaque Région peut assurer le préfinancement sans intérêt de projets d'infrastructures présentant un intérêt régional sur son territoire et pour lesquels les permis et autorisations ressortant de ses compétences sont octroyés, à concurrence d'un montant maximum de 20 milliards en capital ou de 2,5 milliards en charges annuelles d'intérêt.

zijn volgens de verschillende reglementeringen die onder haar bevoegdheid vallen. De prefinanciering gebeurt via een achtergestelde lening aangegaan door de N.M.B.S., waarvan de interestlasten betaald worden door het Gewest. De lening wordt gedekt door de waarborg van de Staat. De kost hiervan wordt door het gewest gedragen. De voorfinancierde bedragen zullen worden terugbetaald door de federale Staat overeenkomstig de bijlagen bedoeld in artikel 4 van dit akkoord.

Art. 15. De N.M.B.S. onderhandelt, op verzoek van een Gewest, de cofinanciering van de werken betreffende de grote spoorweginvesteringen naar rato van 8 miljard voor het Vlaams Gewest en voor 4 miljard voor het Waals Gewest. Deze bedragen kunnen verhoogd worden middels bestemming van deze werken door het Overlegcomité als werk van nationaal nut. Elke vorm van cofinanciering komt bovenop het bedrag van 687,6 miljard waarvan sprake is in artikel 6, en heeft geen invloed op de budgettaire verdeelsleutel.

HOOFDSTUK VI. — *Gewestelijk expresnet in en rond Brussel*

Art. 16. De partijen verbinden zich ertoe het samenwerkingsakkoord betreffende het G.E.N. zo snel mogelijk af te handelen en af te sluiten. De partijen komen overeen dat de samenwerkingsorganen van het G.E.N. zowel op strategisch niveau als op operationeel niveau zullen georganiseerd worden.

Art. 17. Een gedeelte van het rollend materieel bestemd voor het G.E.N. moet tegen 2005 beschikbaar zijn zodat twee eerste lijnen van het G.E.N. uiterlijk op 31 december 2005 in dienst kunnen worden genomen.

HOOFDSTUK VII. — *Slothebalingen*

Art. 18. De geschillen tussen de partijen die voortvloeien uit de interpretatie en de uitvoering van dit akkoord worden beslecht door een jurisdictie zoals bedoeld in artikel 92bis, §§ 5 en 6, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen.

Art. 19. Dit akkoord treedt in werking de dag na zijn goedkeuring door de federale Kamers, de Vlaamse Raad, de Waalse raad en de Brusselse Hoofdstedelijke Raad.

De Eerste Minister,
G. VERHOFSTADT

De Vice-Eerste Minister
en Minister van Mobiliteit en Vervoer,
Mevr. I. DURANT

Voor het Vlaams Gewest :

De Minister-President,
P. DEWAELE

De Vice-President en Minister van Mobiliteit,
Openbare Werken en Energie,
S. STEVAERT

De Minister van Begroting en Financiën,
Innovatie, Ruimtelijke Ordening en Media,
D. VAN MECHELEN

Voor het Waals Gewest :

De Minister-President,
J.-Cl. VAN CAUWENBERGHE

De Vice-President en Minister van Vervoer,
Mobiliteit en Energie,
J. DARAS

De Minister van Ruimtelijke Ordening,
Stedenbouw en Leefmilieu,
M. FORET

Voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest :

De Minister-President,
F.-X. de DONNEA

De Minister van Openbare Werken, Vervoer,
Brandbestrijding en Dringende Medische hulp,
J. CHABERT

De Staatssecretaris van Mobiliteit, Ambtenarenzaken,
Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp,
R. DELATHOUWER

De Staatssecretaris van Ruimtelijke Ordening, Stadvernieuwing,
Monumenten en Landschappen en Bezoldigd Vervoer van Personen,
W. DRAPS

Le préfinancement se fait par un emprunt subordonné émis par la S.N.C.B., dont les charges d'intérêt sont supportées par la Région. L'emprunt est garanti par l'Etat. Les frais sont supportés par la Région. Les montants préfinancés sont remboursés par l'Etat fédéral conformément aux documents annexés visés à l'article 4 du présent accord.

Art. 15. La S.N.C.B. négocie, à la demande d'une Région, le cofinancement de travaux relatifs à de grands investissements ferroviaires à concurrence de 8 milliards pour la Région flamande et de 4 milliards pour la Région wallonne. Ces montants peuvent être augmentés moyennant qualification de ces travaux par le Comité de Concertation comme travaux d'intérêt pour l'économie nationale. Toute forme de cofinancement par les Régions vient en sus du montant de 687,6 milliards, dont il est question à l'article 6, et n'a pas d'influence sur la clé de répartition budgétaire.

CHAPITRE VI. — *Réseau express régional dans et autour de Bruxelles*

Art. 16. Les parties s'engagent à finaliser et à conclure le plus rapidement possible l'accord de coopération relatif au R.E.R. Les parties conviennent que les organes de coopération nécessaires à l'organisation du R.E.R. seront organisés tant au niveau stratégique qu'au niveau opérationnel.

Art. 17. Une partie du matériel roulant destiné au R.E.R. doit être disponible en 2005 afin de permettre la mise en service, pour le 31 décembre 2005 au plus tard, de deux premières lignes du R.E.R.

CHAPITRE VII. — *Dispositions finales*

Art. 18. Les litiges entre les parties nés de l'interprétation et de l'exécution du présent accord sont tranchés par une juridiction telle que visée à l'article 92bis, §§ 5 et 6, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles.

Art. 19. Le présent accord lie les parties le jour suivant l'assentiment des Chambres fédérales, du Conseil flamand, du Conseil de la Région wallonne et du Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale.

Le Premier Ministre,
G. VERHOFSTADT

La Vice-Première Ministre
et Ministre des Transports et de la Mobilité,
Mme I. DURANT

Pour la Région flamande :

Le Ministre-Président,
P. DEWAELE

Le Vice-Président et Ministre de la Mobilité,
des Travaux publics et de l'Energie,
S. STEVAERT

Le Ministre du Budget et des Finances, de l'Innovation,
de l'Aménagement du Territoire et des Médias,
D. VAN MECHELEN

Pour la Région wallonne :

Le Ministre-Président,
J.-Cl. VAN CAUWENBERGHE

Le Vice-Président et Ministre des Transports,
de la Mobilité et de l'Energie,
J. DARAS

Le Ministre de l'Aménagement du Territoire,
de l'Urbanisme et de l'Environnement,
M. FORET

Pour la Région de Bruxelles-Capitale :

Le Ministre-Président,
F.-X. de DONNEA

Le Ministre des Travaux publics, du Transport,
de la Lutte contre l'Incendie et de l'Aide médicale urgente,
J. CHABERT

Le Secrétaire d'Etat chargé de la Mobilité, de la Fonction publique,
de la Lutte contre l'Incendie et de l'Aide médicale urgente,
R. DELATHOUWER

Le Secrétaire d'Etat chargé de l'Aménagement du Territoire,
des Monuments et des Sites et du Transport rémunéré des personnes,
W. DRAPS

Bijlage bij het samenwerkingsakkoord
betreffende het meerjarig investeringsplan 2001-2012 van de N.M.B.S.

Verklarende nota – 14 juli 2001

1. Effecten van de positie van het Waals Gewest

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

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

2. Financieringsprincipes van het investeringsplan

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

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

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

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

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

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

3. Projecten van nationaal belang

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

4. Transregionale projecten

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

5. Transnationale en internationale projecten

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

Op die wijze wordt het volgens de 60/40-sleutel te verdelen bedrag van 375 miljard verminderd met 24,8 miljard, hetgeen een bedrag oplevert van 350,2 miljard, waarvan 210,1 miljard voor het Vlaamse Gewest en 140,1 miljard voor het Waals Gewest is.

Annexe à l'accord de coopération
relatif au plan d'investissement pluriannuel 2001-2012 de la S.N.C.B.

Note explicative – 14 juillet 2001

1. Incidences de la position de la Région wallonne

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

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

2. Principes de financement du plan d'investissement

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

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

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

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

Toute forme de cofinancement par les Régions vient en sus du montant global de 687,6 milliards. La région flamande sera invitée à cofinancer 8 milliards et la région wallonne 4 milliards. Ces montants peuvent être augmentés moyennant reconnaissance par le Comité de concertation comme travaux d'intérêt pour l'économie nationale. La technique du cofinancement n'a pas d'influence sur la clé de répartition 60/40.

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

3. Projets d'intérêt national

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

4. Projets transrégionaux

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

5. Projets transnationaux et internationaux

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

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

6. Aansluiting van de diablo met lijn 26

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

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

7. Financiering van het rollend GEN-materieel

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

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

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

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

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

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

8. Analyse van de behoeften

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

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

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

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

9. Samenwerkingsakkoord betreffende het GEN

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

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

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

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

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

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

6. Raccordement du diablo à la ligne 26

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

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

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

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

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

- de réaffecter le montant bruxellois de 2,4 milliards dégagé par le choix wallon (voir point 1)
- de dégager au sein de l'enveloppe matériel roulant voyageurs (74,4 milliards) un montant de 5,5 milliards
- de dégager au sein de l'enveloppe matériel roulant (acquisition de wagons) un montant de 1 milliard;
- de dégager au sein de l'enveloppe outils de production un montant de 1,6 milliards.

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

Etant donné que le montant total pour l'acquisition du matériel roulant R.E.R. s'élève à 30,8 milliards, il restera à financer 20,3 milliards par un leasing spécifique, dont les charges seront cumulées avec le déficit d'exploitation du R.E.R.

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

8. Analyse des besoins

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

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

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

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

9. Accord de coopération R.E.R.

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

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

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

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

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

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

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

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

11. Executief Comité van de Ministers van Mobiliteit

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

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

De deliberatiemodaliteiten zullen worden bepaald door een interne regeling.

12. Opvolging

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

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

De Eerste Minister,
G. VERHOFSTADT

De Vice-Eerste Minister
en Minister van Mobiliteit en Vervoer,
Mevr. I. DURANT

Voor het Vlaams Gewest :

De Minister-President,
P. DEWAEL

De Vice-President en Minister van Mobiliteit,
Openbare Werken en Energie,
S. STEVAERT

De Minister van Begroting en Financiën,
Innovatie, Ruimtelijke Ordening en Media,
D. VAN MECHELEN

Voor het Waals Gewest :

De Minister-President,
J.-Cl. VAN CAUWENBERGHE

De Vice-President en Minister van Vervoer,
Mobiliteit en Energie,
J. DARAS

De Minister van Ruimtelijke Ordening,
Stedenbouw en Leefmilieu,
M. FORET

Voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest :

De Minister-President,
F.-X. de DONNEA

De Minister van Openbare Werken, Vervoer,
Brandbestrijding en Dringende Medische hulp,
J. CHABERT

De Staatssecretaris van Mobiliteit, Ambtenarenzaken,
Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp,
R. DELATHOUWER

De Staatssecretaris van Ruimtelijke Ordening, Stadvernieuwing,
Monumenten en Landschappen en Bezoldigd Vervoer van Personen,
W. DRAPS

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

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

11. Comité exécutif des Ministres de la Mobilité

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

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

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

12. Suivi

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

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

Le Premier Ministre,
G. VERHOFSTADT

La Vice-Première Ministre
et Ministre des Transports et de la Mobilité,
Mme I. DURANT

Pour la Région flamande :

Le Ministre-Président,
P. DEWAEL

Le Vice-Président et Ministre de la Mobilité,
des Travaux publics et de l'Energie,
S. STEVAERT

Le Ministre du Budget et des Finances,
de l'Innovation, de l'Aménagement du Territoire et des Médias,
D. VAN MECHELEN

Pour la Région wallonne :

Le Ministre-Président,
J.-Cl. VAN CAUWENBERGHE

Le Vice-Président et Ministre des Transports,
de la Mobilité et de l'Energie,
J. DARAS

Le Ministre de l'Aménagement du Territoire,
de l'Urbanisme et de l'Environnement,
M. FORET

Pour la Région de Bruxelles-Capitale :

Le Ministre-Président,
F.-X. de DONNEA

Le Ministre des Travaux publics, du Transport,
de la Lutte contre l'Incendie et de l'Aide médicale urgente,
J. CHABERT

Le Secrétaire d'Etat chargé de la Mobilité, de la Fonction publique,
de la Lutte contre l'Incendie et de l'Aide médicale urgente,
R. DELATHOUWER

Le Secrétaire d'Etat chargé de l'Aménagement du Territoire,
des Monuments et des Sites et du Transport rémunéré des personnes,
W. DRAPS

DOCUMENT RB 2001/173 gewijzigd bis

R.B. 1 juni 2001

*CCE Strategie en Ontwikkeling***INVESTERINGSPLAN 2001 - 2012****1. Raad van Bestuur van de NMBS van 26 januari 2001**

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

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

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

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

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

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

2. Regeringsbeslissing van 30 maart 2001

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

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

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

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

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

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

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

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

Totaal : 75 à 99 miljard BEF + EIB + buurlanden

3. Voorstel van de NMBS

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

De onderstaande tabel geeft een overzicht van :

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

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

Opmerkingen :

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

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

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

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

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

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

4. Voornaamste bestanddelen van het NMBS-plan

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

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

4.1. Algemene voorstelling

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

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

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

4.2. Capaciteitsbehoud

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

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

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

4.3. Klassieke capaciteitsuitbreiding

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

4.4. Onthaal reizigers

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

Bijlage 4 bevat een gedetailleerd overzicht van de diverse projecten.

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

4.5. Rollend materieel

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

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

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

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

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

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

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

4.6. Productieapparaat

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

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

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

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

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

Bijlage 6 geeft een gedetailleerd overzicht van de diverse projecten.

4.7. Het HST-project

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

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

4.8. GEN Brussel

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

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

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

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

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

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

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

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

5. Regionale verdeling

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

6. Financiering

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

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

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

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

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

Tabel 1 : behoeften

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

Tabel 2 : financieringen

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

7. Besluiten

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

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

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

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

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

7.5 Impact op de schuldpositie van de NMBS :

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

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

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

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

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

BIJLAGE 1

Algemene presentatie

RUBRIQUE	TOT.	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
I-1 Investissement d'intérêt général / Investeringen van algemeen nut	2.185	404	435	193	173	140	180	115	105	110	110	110	110
I-2 Modernisation des nœuds / Modernisering knooppunten	14.600	1.804	2.134	2.343	1.947	1.125	818	778	800	806	715	665	665
I-3 Modernisation des grands axes / Modernisering grote assen	64.212	3.863	4.403	5.926	6.054	6.185	5.756	5.717	5.608	5.296	4.889	5.350	5.566
I-4 Axes complémentaires / Aanvullende assen	25.478	1.670	2.029	1.670	1.754	1.615	2.575	3.156	3.035	3.156	1.791	1.580	1.450
I-5 Voies accessoires / Bijsporen	3.698	359	254	260	285	285	285	285	340	340	335	335	335
I-6 Infrastructures marchandes / Infrastructuur goederen	11.469	1.248	1.122	970	1.014	814	905	1.051	989	1.102	785	759	709
I-7 Ouvrages d'art / Kunstwerken	13.052	872	1.346	1.180	960	960	980	990	1.170	1.140	1.150	1.150	1.154
I-8 Passages à niveau / Overwegen	5.383	386	289	441	631	631	520	490	446	471	371	371	336
I-9 Installations de sécurité / Veiligheidsinstallatie	3.066	669	433	247	203	198	186	185	190	185	190	190	190
Total maintiens classique (hors accueil) / Totaal klassiek behoud (zonder onthaal)	143.143	11.275	12.445	13.230	13.021	11.953	12.205	12.764	12.683	12.606	9.936	10.510	10.515
I-10 Accueil voyageurs / Onthaal reizigers	23.745	3.049	2.302	2.303	2.119	1.809	1.802	1.794	1.840	1.655	1.667	1.706	1.699
Total maintiens classique / Totaal klassiek behoud	310.031	14.324	14.747	15.533	15.140	13.762	14.007	14.558	14.523	14.261	11.603	12.216	12.214
hors mobilité Bruxelles / zonder mobiliteit Brussel	105.822	2.761	3.113	3.348	3.976	5.192	9.053	12.971	14.956	14.873	13.645	11.975	9.959
Mobilité Bruxelles / Mobiliteit Brussel	70.355	20	440	840	1.200	2.095	3.900	8.080	10.070	11.310	12.350	11.105	8.945
Extensjons classiques / klassieke uitbreidingen	176.177	2.781	3.553	4.188	5.176	7.287	12.953	21.051	25.076	26.183	25.995	23.080	18.904
hors mobilité Bruxelles / zonder mobiliteit Brussel	62.480	100	623	2.487	3.810	6.420	8.600	10.300	9.770	7.220	6.300	4.460	2.390
Mobilité Bruxelles / Mobiliteit Brussel	238.657	2.881	4.176	6.675	8.986	13.707	21.553	31.351	34.796	33.403	32.295	27.540	21.294
Total infrastructure / Totaal infrastructuur	405.545	17.205	18.923	22.208	24.126	27.469	35.560	45.909	49.319	47.664	43.898	39.756	33.508
Bâtiment de service / Diengebouwen	3.736	419	553	553	408	298	213	213	200	200	200	240	240
Restructuration, équipements / Herstructurering, uitrustingen	6.040	484	530	530	530	509	489	489	489	489	489	506	506
Total restructuration / Totaal herstructurering:	9.776	903	1.082	1.083	938	807	702	702	689	689	689	746	746
Atelier - Equipement - Entretien court terme	2.031	275	340	68	255	179	170	134	134	134	134	104	104
Atelier - Equipement - Entretien long terme	1.777	221	157	157	157	157	157	157	157	128	128	100	100
Atelier - Equipement - Wagons	1.099	187	116	128	85	85	94	94	77	85	60	50	40
Total atelier - équipement / Totaal werkplaats - uitrusting:	4.906	683	614	353	497	421	421	385	368	347	321	254	244
Atelier - Infrastructure - Entretien court terme	4.305	909	655	680	1.105	468	87	87	87	87	87	57	57
Atelier - Infrastructure - Entretien long terme	863	46	77	77	77	77	77	77	77	77	77	64	64
Atelier - Infrastructure - Wagons	774	187	77	72	77	60	60	60	47	26	47	45	45
Total atelier - Infrastructure / Totaal werkplaats - infrastructuur:	5.942	1.142	808	829	1.241	604	219	219	210	159	180	166	166
Wagons / Wagen	19.900	1.602	1.790	1.614	1.498	1.308	1.503	1.493	1.498	1.668	1.842	1.918	2.166
Train / Trein	130.605	6.697	9.697	10.402	10.374	11.903	16.871	13.458	12.234	10.299	11.305	8.370	8.995
Total matériel roulant / Totaal roolend materieel:	150.505	8.299	11.487	12.016	11.872	13.211	18.374	14.951	13.732	11.967	13.147	10.288	11.161
Bâtiments de direction + divers / Directiegebouwen + diversen	5.280	304	1.014	851	766	553	213	313	263	243	243	265	252
Facility Management	990	95	83	83	84	84	84	84	84	84	86	80	59
Total divers / Totaal diversen:	6.270	399	1.097	934	850	637	297	397	347	327	329	345	311
Informatique (fonds propres) / Informatica (eigen fonds)	2.750	354	199	213	213	213	213	213	213	213	213	213	243
Informatique (MCI) / Informatica (MVI)	5.840	402	668	657	763	610	387	298	511	511	384	350	299
Total informatique / Totaal informatica:	8.590	756	867	870	976	823	600	511	724	724	597	600	542
TGV - Fin. TGV	69.715	10.037	13.182	18.659	14.844	9.315	3.404	274	0	0	0	0	0
TGV - Mixte	26.337	5.025	6.009	6.018	5.582	3.019	601	84	0	0	0	0	0
Total TGV / Totaal HST:	96.052	15.062	19.191	24.677	20.427	12.334	4.005	358	0	0	0	0	0
Total général	687.586	44.448	54.069	62.969	60.927	56.305	60.177	63.432	65.389	61.877	59.161	57.155	46.678
Algemeen totaal	687.586	44.448	54.069	62.969	60.927	56.305	60.177	63.432	65.389	61.877	59.161	57.155	46.678

BIJLAGE 2

Capaciteitsbehoud

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

Rubrique / Rubriek	Tot.	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
I-1 Investissements d'intérêt général / Investerings van algemeen	2.185	404	435	193	173	140	180	115	105	110	110	110	110
Maintien de capacité / Capaciteitsbehoud:	2.185	404	435	193	173	140	180	115	105	110	110	110	110
I-2 Modernisation des nœuds / Modernisering knooppunten	14.600	1.804	2.134	2.343	1.947	1.125	818	778	800	806	715	665	665
Maintien de capacité / Capaciteitsbehoud:	14.600	1.804	2.134	2.343	1.947	1.125	818	778	800	806	715	665	665
I-3 Modernisation des grands axes / Modernisering grote assen	64.212	3.863	4.403	5.926	6.054	6.185	5.756	5.717	5.608	5.296	4.489	5.350	5.566
Maintien de capacité / Capaciteitsbehoud:	64.212	3.863	4.403	5.926	6.054	6.185	5.756	5.717	5.608	5.296	4.489	5.350	5.566
I-4 Axes complémentaires / Aanvullende assen	25.478	1.670	2.029	1.670	1.754	1.615	2.575	3.153	3.035	3.156	1.791	1.580	1.450
Maintien de capacité / Capaciteitsbehoud:	25.478	1.670	2.029	1.670	1.754	1.615	2.575	3.153	3.035	3.156	1.791	1.580	1.450
I-5 Voies accessoires / Bijsporen	3.698	359	254	260	285	285	285	285	340	340	335	335	335
Maintien de capacité / Capaciteitsbehoud:	3.698	359	254	260	285	285	285	285	340	340	335	335	335
I-6 Infrastructures marchandises / Infrastructuur goederen	11.469	1.248	1.122	970	1.014	814	905	1.051	989	1.102	785	759	709
Maintien de capacité / Capaciteitsbehoud:	11.469	1.248	1.122	970	1.014	814	905	1.051	989	1.102	785	759	709
I-7 Ouvrages d'art / Kunstwerken	13.052	872	1.346	1.180	960	960	980	990	1.170	1.140	1.150	1.150	1.154
Maintien de capacité / Capaciteitsbehoud:	13.052	872	1.346	1.180	960	960	980	990	1.170	1.140	1.150	1.150	1.154
I-8 Passages à niveau / Overwegen	5.383	386	289	441	631	631	520	490	446	471	371	371	336
Maintien de capacité / Capaciteitsbehoud:	5.383	386	289	441	631	631	520	490	446	471	371	371	336
I-9 Installations de sécurité / Veiligheidsinstallatie	3.067	669	433	247	203	198	186	185	190	185	190	190	190
Maintien de capacité / Capaciteitsbehoud:	3.067	669	433	247	203	198	186	185	190	185	190	190	190
I-10 Accueil clientèle / Onthaal reizigers	23.745	2.512	2.897	3.121	3.133	2.712	2.144	1.591	1.364	1.072	1.102	1.057	1.040
Maintien de capacité / Capaciteitsbehoud:	23.745	2.512	2.897	3.121	3.133	2.712	2.144	1.591	1.364	1.072	1.102	1.057	1.040
Maintien de capacité / Capaciteitsbehoud:	143.143	11.275	12.445	13.230	13.021	11.953	12.205	12.764	12.683	12.606	9.936	10.510	10.515

SNCB / NMBS PLAN 2001-2012
 Maintien de capacité infrastructure classique Capaciteitsbehoud klassiek infrastructuur
 (Mio BEF 98)

Rubrique / Rubriek	Tot.	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
I-1 Investissements d'intérêt général / Investerings van algemeen nut	2.185	404	435	193	173	140	180	115	105	110	110	110	110
Département	2.185	404	435	193	173	140	180	115	105	110	110	110	110
Maintien de capacité / Capaciteitsbehoud	1.540	400	334	143	123	65	85	65	65	65	65	65	65
Téléphonie opérationnelle	645	4	101	50	50	75	95	50	40	45	45	45	45
Total maintien de capacité / Totaal capaciteitsbehoud:	2.185	404	435	193	173	140	180	115	105	110	110	110	110
I-2 Modernisation des nœuds / Modernisering knooppunten	14.600	1.804	2.134	2.343	1.947	1.125	818	778	800	806	715	665	665
Bruxelles / Brussel	7.305	1.291	1.147	1.096	743	588	438	418	392	392	300	250	250
Maintien de capacité / Capaciteitsbehoud	7.305	1.291	1.147	1.096	743	588	438	418	392	392	300	250	250
Total maintien de capacité / Totaal capaciteitsbehoud:	7.305	1.291	1.147	1.096	743	588	438	418	392	392	300	250	250
Antwerpen	2.967	262	395	370	411	160	160	160	209	210	210	210	210
Capaciteitsbehoud	2.967	262	395	370	411	160	160	160	209	210	210	210	210
Total maintien de capacité / Totaal capaciteitsbehoud:	2.967	262	395	370	411	160	160	160	209	210	210	210	210
Gent	1.376	7	143	224	190	175	110	90	87	80	90	90	90
Capaciteitsbehoud	1.376	7	143	224	190	175	110	90	87	80	90	90	90
Total maintien de capacité / Totaal capaciteitsbehoud:	1.376	7	143	224	190	175	110	90	87	80	90	90	90
Liège	1.683	196	352	503	370	70	25	25	27	25	30	30	30
Maintien de capacité	1.683	196	352	503	370	70	25	25	27	25	30	30	30
Total maintien de capacité:	1.683	196	352	503	370	70	25	25	27	25	30	30	30
Charleroi	1.269	48	97	150	233	132	85	85	85	99	85	85	85
Maintien de capacité	1.269	48	97	150	233	132	85	85	85	99	85	85	85
Total maintien de capacité:	1.269	48	97	150	233	132	85	85	85	99	85	85	85
I-3 Modernisation des grands axes / Modernisering grote assen	64.212	3.863	4.403	5.926	6.054	6.185	5.756	5.717	5.608	5.296	4.489	5.350	5.566
Axe 1 / As 1	14.077	1.595	963	2.306	2.308	1.224	975	905	775	770	756	750	750
Maintien de capacité / Capaciteitsbehoud	14.077	1.595	963	2.306	2.308	1.224	975	905	775	770	756	750	750
Axe 2 / As 2	10.101	1.443	420	1.566	1.682	902	731	690	527	578	514	525	525
Maintien de capacité / Capaciteitsbehoud	10.101	1.443	420	1.566	1.682	902	731	690	527	578	514	525	525
Total maintien de capacité / Totaal capaciteitsbehoud:	3.976	152	543	740	626	322	244	215	248	193	242	225	225
I.50.1: 200 km/u	14.077	1.595	963	2.306	2.308	1.224	975	905	775	770	756	750	750
I.36.35: Bocht Leuven	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
L.2.1: Smit-Truiden verlengen kruisingsstation	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totaal capaciteitsuitbreiding:	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Axe 3 / As 3	10.476	824	961	1.010	965	1.594	1.088	764	675	600	595	700	700
Maintien de capacité / Capaciteitsbehoud	10.476	824	961	1.010	965	1.594	1.088	764	675	600	595	700	700
Axe 4 / As 4	4.926	607	681	521	461	669	435	315	270	240	208	259	259
Maintien de capacité / Capaciteitsbehoud	4.926	607	681	521	461	669	435	315	270	240	208	259	259
Total maintien de capacité / Totaal capaciteitsbehoud:	10.476	924	961	1.010	965	1.594	1.088	764	675	600	595	700	700
Axe 3 / As 3	10.986	495	985	1.020	1.096	1.318	1.176	972	786	923	700	750	766
Maintien de capacité / Capaciteitsbehoud	10.986	495	985	1.020	1.096	1.318	1.176	972	786	923	700	750	766
Total maintien de capacité / Totaal capaciteitsbehoud:	10.986	495	985	1.020	1.096	1.318	1.176	972	786	923	700	750	766
Axe 4 / As 4	10.476	379	371	350	430	849	998	998	1.290	1.211	959	1.200	1.200
Maintien de capacité / Capaciteitsbehoud	10.476	379	371	350	430	849	998	998	1.290	1.211	959	1.200	1.200
Total maintien de capacité / Totaal capaciteitsbehoud:	10.476	379	371	350	430	849	998	998	1.290	1.211	959	1.200	1.200

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

Rubrique / Rubriek	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Axe 5 / As 5	9.124	606	645	795	630	804	931	873	854	747	900	900
Maintien de capacité	9.124	606	645	795	630	804	931	873	854	747	900	900
Total maintien de capacité:	9.124	606	645	795	630	804	931	873	854	747	900	900
Axe 6 / As 6	3.539	364	295	305	280	285	295	295	229	90	400	600
Maintien de capacité	3.539	364	295	305	280	285	295	295	229	90	400	600
Total maintien de capacité:	3.539	364	295	305	280	285	295	295	229	90	400	600
Axe 7 / As 7	2.108	21	99	40	65	20	180	170	269	242	250	250
Maintien de capacité	2.108	21	99	40	65	20	180	170	269	242	250	250
Total maintien de capacité:	2.108	21	99	40	65	20	180	170	269	242	250	250
Axe 8 / As 8	3.460	44	54	260	270	250	390	399	440	399	400	400
Capaciteitsbehoud	3.460	44	54	260	270	250	390	399	440	399	400	400
Totaal capaciteitsbehoud:	3.460	44	54	260	270	250	390	399	440	399	400	400
1-4 Axes complémentaires / Aanvullende assen	25.478	2.029	1.670	1.754	1.615	2.575	3.153	3.035	3.156	1.791	1.580	1.450
District Noord-Oost	6.179	438	332	420	470	755	767	626	653	405	500	500
Capaciteitsbehoud	6.179	438	332	420	470	755	767	626	653	405	500	500
Totaal capaciteitsbehoud:	6.179	438	332	420	470	755	767	626	653	405	500	500
District Noord-West	6.878	508	857	442	399	385	518	732	855	847	468	400
Capaciteitsbehoud	6.878	508	857	442	399	385	518	732	855	847	468	400
Totaal capaciteitsbehoud:	6.878	508	857	442	399	385	518	732	855	847	468	400
District Sud-Est	7.509	504	440	415	655	460	654	1.029	1.015	596	350	350
Maintien de capacité	7.509	504	440	415	655	460	654	1.029	1.015	596	350	350
Total maintien de capacité:	7.509	504	440	415	655	460	654	1.029	1.015	596	350	350
District Sud-Ouest	4.912	220	400	280	300	648	625	513	641	323	262	200
Maintien de capacité	4.912	220	400	280	300	648	625	513	641	323	262	200
Total maintien de capacité:	4.912	220	400	280	300	648	625	513	641	323	262	200
I-5 Voies accessoires / Bijsporen	3.698	359	254	260	285	285	285	340	340	340	335	335
District Noord-Oost	1.485	155	85	110	110	110	110	140	140	140	140	140
Capaciteitsbehoud	1.485	155	85	110	110	110	110	140	140	140	140	140
Totaal capaciteitsbehoud:	1.485	155	85	110	110	110	110	140	140	140	140	140
District Noord-West	751	78	48	50	50	50	50	75	75	75	75	75
Capaciteitsbehoud	751	78	48	50	50	50	50	75	75	75	75	75
Totaal capaciteitsbehoud:	751	78	48	50	50	50	50	75	75	75	75	75
District Sud-Est	1.172	57	115	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Maintien de capacité	1.172	57	115	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Total maintien de capacité:	1.172	57	115	100	100	100	100	100	100	100	100	100
District Sud-Ouest	290	69	6	5	25	25	25	25	25	20	20	20
Maintien de capacité	290	69	6	5	25	25	25	25	25	20	20	20
Total maintien de capacité:	290	69	6	5	25	25	25	25	25	20	20	20

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

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

Rubrique / Rubriek	Tot.	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	> 2012
<i>L. 58, verhoging en afschaffing overwegen</i>	1.000	0	0	0	0	0	20	250	350	280	100	0	0	0
<i>Mereibekke vorming, bundel GM3</i>	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	540
<i>Liaison Aubange-Mont-Saint-Martin</i>	120	0	61	59	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<i>District SE: extensions diverses</i>	275	5	20	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25
<i>District SO: extensions diverses</i>	190	4	16	20	20	20	20	15	15	15	15	15	15	15
<i>Monceau - formation: freins de voie</i>	425	2	55	100	100	100	68	0	0	0	0	0	0	0
Sous total	100.478	895	1.769	2.636	3.445	4.879	8.893	12.801	14.816	14.765	13.645	11.975	9.959	23.122
COMPLEMENT MOBILITE DE BRUXELLES														
<i>Gares et parkings</i>	800	0	0	0	0	0	0	0	0	100	100	100	500	
<i>L. 130N Dausssoux - Gosselies</i>	18.900	0	0	0	20	80	800	2.200	3.200	3.600	3.600	3.000	2.400	
<i>L. 161: Louvain La Neuve - E411 - Dausssoux</i>	9.300	0	10	10	130	250	600	1.500	1.500	1.800	1.700	1.350	450	
<i>L. 161 162: Dausssoux - Sart Bernard</i>	10.600	0	0	0	0	10	440	1.250	2.050	2.050	2.050	1.650	1.100	
<i>Bruxelles Nord - Schaarbeek, horizon 2005</i>	4.230	10	400	400	400	600	690	810	820	100	0	0	0	
<i>Bruxelles Nord - Schaarbeek, horizon 2010</i>	9.600	0	0	0	0	0	20	20	200	960	2.500	2.500	3.400	29.920
<i>Bocht Zaventem - I.25/27 - Antwerpen-Brussel</i>	15.000	10	10	30	250	800	1.300	2.300	2.300	2.700	2.400	2.155	745	
<i>L. 28, bijl. 50 à Jette, liaison avec réseau TGV à Bxls Midi</i>	1.225	0	20	400	400	355	50	0	0	0	0	0	0	
<i>Aménagement I.28</i>	700	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	350	350	1.850
Sous total	70.355	20	440	840	1.200	2.095	3.900	8.080	10.070	11.310	12.350	11.105	8.945	31.770
TOTAL / TOTAAL	176.177	2.781	3.553	4.188	5.176	7.287	12.953	21.051	25.026	26.183	25.995	23.080	18.904	55.092

BIJLAGE 4

Rollend materieel

NMBS / SNCB
PLAN 2001-2012
MATERIEL ROULANT / ROLLEND MATERIEEL
(Mio BEF 1999)

Rubrique	Total	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Acquisition de 120 AM type 96	3	3											
Acquisition de 8 rames IBI - Antwerpen - Breda	4.090			14	511	1.520	1.520	515					
Acquisition de 45 AM Q. Besoins de base	15.750			5	10	665	3.020	3.015	3.015	3.010	3.010		
Acquisition 50 AM Q. Besoins complémentaires	17.500			2	10	1.188	1.680	2.130	2.130	2.130	2.330	2.860	3.010
Rénovation automobiles doubles séries 66-79	3.740	495	941	626	626	626	426						
Acquisition de 80 autorails	4.280	2.830	1.450										
Acquisition de 30 autorails. Complément.	3.150				250	1.050	1.250	600					
Modernisation AM Break	840				210	210	210						
Modernisation AM Break - climatisation	2.800		1.000	1.000	800								
Transformation diverses automobiles	770	37	188	100	80	37	50	50	50	50	50	50	30
Installations système KV/B AM96	135	112	23										
Divers	145	46	19	10	10	10	10	10	10	10	5	5	5
Total AM	53.183	3.573	3.619	1.767	2.607	6.306	6.168	6.630	6.206	6.186	5.285	3.045	3.045
Acquisition de 15 voitures-lits	750				250	250	250						
Acquis 30 voitures inter.	1.240		15	610	610	5							
Acquisition de (45+15) voitures-couchettes	2.800			20	1.025	1.020	715	20					
Acquisition de 210 voitures double étage M6	7.646	778	3.000	3.178	500	180							
Acquisition de 100 voitures double étage M6. Complément.	4.200				1.400	1.400	1.400						
Modernisation voitures M4	979	236	254	245	244								
Modernisation voitures M5	3.000	600	500	600	700	600	600						
Transformation diverses voitures intérieures	360	43	29	36	36	36	30	25	25	25	25	25	25
Transformation diverses voitures internationales	235	35	26	22	22	20	20	15	15	15	15	15	15
Total voitures	21.210	1.082	3.924	4.711	4.787	3.821	3.016	80	40	40	40	40	40
Acquis de 60 locom. électr. 200 Km/h, série 13	9.050	1	9	740	800	500	3.000	3.000	1.000				
Acquisition de 60 locomotives électriques	17.082					2	2	600	2.750	2.750	3.150	3.600	4.230
Acquisition de 115 locom. électriques	295	88	18	10	19	20	20	20	25	20	20	20	15
Transformation en cours locomotives électriques	100	68	5	4	2	2	2	2	2	2	4	3	3
Transformation diverses locomotives diesel de ligne	26.644	204	77	779	821	522	3.024	3.822	3.777	2.774	3.173	3.823	4.248
Total locomotives de ligne	3.321	1.228	1.193	900									
Acquisition de 90 locomotives de manoeuvres série 77	4.420	330	445	1.400	1.280	850	0	115					
Acquisition de 110 locomotives de manoeuvres série 77	4.285												
Transformation diverses loc. diesel de manoeuvres	69	10	18	5	4	4	4	4	4	4	4	4	4
Total locomotives de manoeuvre	12.095	1.588	1.656	2.306	1.284	864	1.500	4	119	4	989	1.854	1.854
Rames TGV	10.425	0	0	0	0	526	1.500	2.300	2.500	1.800	1.800	1.800	0
Total rames TGV	10.425	0	0	0	0	526	1.500	2.300	2.500	1.800	1.800	1.800	0
Simulateurs de conduite	161	71	110										
Installations gazoil	154	140	14										
ETCS	5.050	2	8	465	747	975	975	700	700	478			
GPS	280	5	135	85	55	0							
GSMR	763	5	35	96	137	192	179	119					
Informatisation TCT	87	19	50	18									
Informatisation documents conducteurs	269	19	100	150									
Outillages divers	55	9	6	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4
Equipements divers faisceaux	45	17	28										
Equipements divers centres de formation conducteurs	100	14	30	26	28								
Divers	54	9	5	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4
Total divers	7.039	311	521	850	975	1.176	1.162	827	708	486	8	8	8
TOTAL TRAINS	130.605	6.687	9.687	10.402	10.374	11.903	16.871	13.458	12.234	10.298	11.305	8.370	8.995

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

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Basisbehoeften / Besoins de base												
<i>Transformation wagons / Aanpassing wagens</i>	1.008	226	20	40	60	60	80	80	80	80	80	80
<i>Achat wagons / Aanschaffing wagens</i>	1.480	1.564	1.594	1.458	1.248	950	641	667	476	550	938	1.100
Bijkomende behoeften / Besoins complémentaires	0	0	0	0	0	493	772	751	1.112	1.212	900	986
Total wagons / Totaal wagens:	1.602	1.790	1.614	1.498	1.308	1.503	1.493	1.498	1.668	1.842	1.918	2.166

BIJLAGE 5

Onthaal reizigers

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

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2001-2012
ALGEMEEN TOTAAL / TOTAL GENERAL	3.049	2.302	2.303	2.119	1.809	1.802	1.794	1.840	1.655	1.667	1.706	1.699	23.745
Direction / Directie	10	7	7	7	7	7	7	7	7	8	8	8	90
Etudes / Studies	10	7	7	7	7	7	7	7	7	8	8	8	90
District Centre / District Centrum	656	512	525	466	451	357	268	253	432	394	531	481	5326
Belangrijke stations / Gares importantes													
BRUXELLES-MIDI	125	120	128	150	150	150	200	150	150	150	157	162	1792
BRUXELLES-CENTRAL	76	128	131	141	157	70	0	0	0	0	0	0	703
BRUXELLES-NORD	77	100	100	100	100	110	26	71	175	117	42	42	1018
BRUXELLES-SCHUMAN	2	0	10	17	21	0	0	0	0	0	0	0	50
BRUXELLES-LUXEMBOURG	198	15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	213
ETTERBEEK	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	85	170
HALLE	75	107	114	16	0	0	0	0	0	0	0	0	312
BRUXELLES-CHAPELLE	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	70
BRUXELLES-CONGRES	5	0	0	0	0	0	0	0	25	61	39	70	130
SCHAARBEEK-REIZIGERS	9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	9
BOCKSTAELE	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
JETTE	2	0	0	0	0	0	0	0	40	24	48	15	25
Diverse stations / Diverses gares	87	42	42	42	23	27	42	32	42	42	130	120	671

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2001-2012
(Mio. F.99)													
District Noord-Oost	894												
Belangrijke stations													
ANTWERPEN-CENTRAAL	424	318	260	334	178	0	0	0	0	0			1514
ANTWERPEN-BERCHEM	5	18	0	0	20	26	51	51	20	0			191
LEUVEN	240	200	205	203	50	0	0	0	0	0			898
MECHELEN	3	1	0	0	0	90	90	170	144	0			498
MOL	2	0	0	0	14	80	16	0	0	0			112
VILVOORDE	37	61	15	0	0	0	0	0	0	0			113
Diverse stations	183	53	47	29	75	90	59	84	161	278	300	328	1687
District Noord-West	352	383	533	495	491	590	724	873	458	551	442	453	6345
Belangrijke stations													
BRUGGE	49	50	200	200	200	253	200	200	53	0			1405
GENT-ST-PIETERS	37	114	80	100	100	150	250	400	250	170	20		1671
AALST	0	8	0	0	0	0	0	0	0	0			8
BLANKENBERGE	0	25	15	0	0	0	0	0	0	0			40
DENDERLEEIJW	0	3	6	0	0	0	0	0	0	100			109
DENDERMONDE	2	12	24	10	10	50	94	30	0	0			232
KORTRIJK	0	5	43	100	100	100	120	0	0	0			468
LOKEREN	0	0	85	6	6	0	0	0	0	0			97
OOSTENDE	36	0	0	0	0	0	0	33	0	0			69
OUDENAARDE	0	0	0	30	0	0	30	30	0	0			90
SINT-NIKLAAS	0	72	30	12	20	10	0	0	0	0			144
ZOTTEGEM	0	8	0	0	0	0	0	0	25	0			33
Diverse stations	228	86	50	37	55	27	30	180	130	281	422	453	1979

		2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2001-2012
		(Mio. F.99)												
District Sud-Est		874	553	473	414	406	405	405	190	223	200	204	204	4.551
Aménagements importants														
ANDENNE	1	1	23	23	10	0	0	0	0	0	0	0	0	58
ARLON	5	28	2	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	38
GEMBLOUX	1	10	65	68	10	0	0	0	0	0	0	0	0	154
LIEGE-GUILLEMINS	352	250	250	300	350	380	380	380	175	70	0	0	0	2.507
LIBRAMONT	0	31	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	31
LIEGE-PALAIS	2	75	93	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	170
NAMUR	321	100	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	421
Diverses gares	192	58	40	20	36	25	25	25	15	153	200	204	204	1.172
District Sud-Ouest		263	196	238	171	117	157	174	212	210	236	221	225	2420
Aménagements importants														
CHARLEROI-SUD	2	70	49	53	18	1	1	1	1	1	1	1	1	197
LA LOUVIERE-CENTRE	5	14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	19
LUTTRE	6	10	52	0	0	0	15	0	0	0	0	0	0	83
MONS	26	41	80	50	11	15	0	0	0	0	15	0	0	238
MOUSCRON	8	7	0	0	0	34	20	20	50	24	0	0	0	143
SOIGNIES	0	0	0	0	28	8	8	8	10	10	0	0	0	64
TOURNAI	22	10	12	32	0	49	30	20	20	0	0	0	0	175
Diverses gares	194	44	45	36	60	50	100	131	175	175	220	221	225	1.501

BIJLAGE 6

Productiewerktuigen

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

Fonds propres / Eigen fonds	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
<i>Bureautique / Bureautica</i>	354	199	213	213	213	213	213	213	213	213	250	243
Total fonds propres / Totaal eigen fonds:	354	199	213	213	213	213	213	213	213	213	250	243
Total / Totaal	2.750											
Total / Totaal	2.750											
MCI / MVI												
<i>Vera</i>	100	0	0	0	0	0	0	43	43	14	0	0
<i>SAP</i>	870	247	193	191	69	0	0	0	0	0	0	0
<i>Sabin-p</i>	205	64	111	30	0	0	0	0	0	0	0	0
<i>Sabin</i>	200	0	0	0	0	0	0	85	85	30	0	0
<i>Projets</i>	4.065	357	353	413	328	329	298	383	383	340	350	299
<i>Mars</i>	150	0	0	43	85	22	0	0	0	0	0	0
<i>Ivette</i>	150	0	0	43	85	22	0	0	0	0	0	0
<i>GEM</i>	100	0	0	43	43	14	0	0	0	0	0	0
Total MCI / Totaal MVI:	5.840	668	657	763	610	387	298	511	511	384	350	299
Total général / Algemeen totaal:	8.590	867	870	976	823	600	511	724	724	597	600	542

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

<u>Bâtiments de service / Dienstgebouwen</u>	<u>Total / Totaal</u>	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
<i>Ateliers + CLI</i>	2.100	203	298	298	238	128	128	128	128	128	128	148	148
<i>Autres bâtiments</i>	1.636	216	255	255	170	170	85	85	72	72	72	92	92
Total bâtiments de service / Totaal dienstgebouwen:	3.736	419	553	553	408	298	213	213	200	200	200	240	240
<u>Restructuration, Equipements / Herstructurering, uitrustingen</u>	<u>Total / Totaal</u>	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
<i>Engins lourds</i>	3.615	249	306	306	306	306	306	306	306	306	306	306	306
<i>Gestructureerd bekabeling</i>	144	1	41	41	41	20	0	0	0	0	0	0	0
<i>Divers</i>	2.281	234	183	183	183	183	183	183	183	183	183	200	200
Restructuration, équipements / Totaal herstructurering, uitrustingen	6.040	484	530	530	530	509	489	489	489	489	489	506	506
Total général / Algemeen totaal:	9.776	903	1.082	1.083	938	807	702	702	689	689	689	746	746

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

Equipement / Uitrusting	Total / Totaal	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
<i>Entretien court terme / Kort termijn onderhoud</i>	2.031	275	340	68	255	179	170	134	134	134	134	104	104
<i>Entretien long terme / Lange termijn onderhoud</i>	1.777	221	157	157	157	157	157	157	157	128	128	100	100
<i>Wagons / Wagens</i>	1.099	187	116	128	85	85	94	94	77	85	60	50	40
Total équipement / Totaal uitrusting:	4.906	683	614	353	497	421	421	385	368	347	321	254	244
Infrastructure / Infrastructuur	Total / Totaal	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
<i>Entretien court terme / Kort termijn onderhoud</i>	4.305	909	655	680	1.105	468	87	87	87	57	57	57	57
<i>Entretien long terme / Lange termijn onderhoud</i>	863	46	77	77	77	77	77	77	77	77	77	64	64
<i>Wagons / Wagens</i>	774	187	77	72	60	60	55	55	47	26	47	45	45
Total infrastructure / Totaal infrastructuur:	5.942	1.142	808	829	1.241	604	219	219	210	159	180	166	166
Total général / Algemeen totaal:	10.848	1.825	1.421	1.182	1.738	1.024	640	604	578	506	501	420	410

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

Patrimoine / Patrimonium	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
<i>Bâtiment (PA)</i>	304	971	808	723	510	170	270	220	200	200	230	224
<i>Divers - Autres départements</i>	0	43	43	43	43	43	43	43	43	43	35	28
Total patrimoine / Totaal patrimonium:	304	1.014	851	766	553	213	313	263	243	243	265	252
Facility Management	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
<i>Divers</i>	13	8	8	9	9	9	9	9	9	9	10	0
<i>Mobilier</i>	41	33	33	33	33	33	33	33	33	34	30	30
<i>Véhicules automobiles</i>	41	42	42	42	42	42	42	42	42	43	40	29
Total facility management / Totaal facility management:	95	83	83	84	84	84	84	84	84	86	80	59
Total général / Algemeen totaal:	399	1.097	934	850	637	297	397	347	327	329	345	311

BIJLAGE 8

GEN Brussel

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

Rubrique / Rubriek	Tot	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	> 2012
I-11 RER Bruxelles / GEN Brussel	62.480	100	623	2.487	3.810	6.420	8.600	10.300	9.770	7.220	6.300	4.460	2.390	0
<i>Aménagements gares et parkings / Aanpassingen van stations en parkings</i>	3.700	0	0	100	250	350	400	450	450	450	450	450	350	
<i>L. 124 Braine - l'Alleud - Linkebeek: 3ème et 4ème voies</i>	10.200	10	10	280	300	500	1.500	2.500	2.270	1.830	1.000	0	0	
<i>VZ</i>	5.508	5	5	43	54	270	810	1.350	1.350	1.080	540	0	0	
<i>W</i>	4.692	5	5	237	246	230	690	1.150	920	750	460	0	0	
<i>L. 124 Braine - l'Alleud - Nivelles: 3ème et 4ème voies</i>	7.000	0	0	0	0	10	400	900	1.300	590	1.100	1.110	1.590	
<i>Phase 1: Nivelles - Lillois</i>	2.310	0	0	0	0	10	400	900	1.000	0	0	0	0	
<i>Phase 2: Lillois - Braine-L.-Alleud</i>	4.690	0	0	0	0	0	0	0	300	590	1.100	1.110	1.590	
<i>L. 161: Watermael - Roisfort - E-111 - Louvain La Neuve</i>	20.200	10	10	430	1.100	2.900	3.200	3.200	2.500	2.500	2.300	2.050	0	
<i>VZ</i>	4.646	2	2	99	253	667	736	690	575	575	575	472	0	
<i>W</i>	10.504	5	5	224	572	1.508	1.664	1.760	1.300	1.300	1.100	1.066	0	
<i>Bxl</i>	5.050	3	3	108	275	725	800	750	625	625	625	513	0	
<i>Watermael-Schuman-Josphat: tunneling + bijkomenden sporen</i>	9.900	70	583	1.347	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500	400	0	0	0	
<i>L.50A: Brussel-Denderleeuw: 3de en 4de sporen</i>	11.000	10	20	320	500	850	1.600	1.750	1.750	1.450	1.450	850	450	
<i>L.36: Bocht Nossesgem</i>	480	0	0	10	160	310	0	0	0	0	0	0	0	
Sous-Total Infrastructure:	62.480	100	623	2.487	3.810	6.420	8.600	10.300	9.770	7.220	6.300	4.460	2.390	0

BIJLAGE 9

Gewestelijke verdeling

Gewestelijke verdeling

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

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

DOCUMENT CA 2001/173 modifié bis

C.A. 1er juin 2001

UCC Stratégie et Développement

PLAN D'INVESTISSEMENTS 2001 - 2012

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

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

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

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

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

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

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

2. Décision du Gouvernement du 30 mars 2001

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

3. Proposition de la SNCB

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

Le tableau ci-après synthétise :

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

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

Remarques :

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

³ En réalité 96.052 arrondis automatiquement à 96,1

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

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

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

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

4. Principales composantes du plan de la SNCB

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

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

4.1. Présentation générale

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

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

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

4.2. Maintien de capacité

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

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

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

4.3. Extension de capacité classique

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

4.4. Accueil des voyageurs

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

L'annexe 4 détaille les divers projets.

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

4.5. Matériel roulant

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

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

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

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

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

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

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

4.6. Outils de production

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

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

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

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

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

L'annexe 6 détaille les divers projets.

4.7. Le projet TGV

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

L'annexe 7 donne les détails relatifs à ce projet

4.8. RER Bruxelles

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

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

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

En Mia BEF 99		Echéancier plan initial de base 2001-2010	Echéancier plan 2001-2012
Aménagements gares et parkings	3,7 ^b	2003-2010	2003-2012
L 124 : 3ème et 4ème voie Linkebeek-Braine l'Alleud	10,2	2003-2010	2003-2010
L124 : 3ème et 4ème voie Braine l'Alleud-Nivelles	7,0	2006-2010	2006-2012 (1)
L161 N : Watermael-Louvain la Neuve (ligne nouvelle)	20,2	2003-2010	2003-2011
Watermael-Schuman-Josaphat	9,9	2003-2009	2003-2009
L 50 A : 3ème et 4ème voie	11	2003-2010	2003-2012
Courbe de Nossegem	0,5	2004-2005	2004-2005
TOTAL	62,5		

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

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

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

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

5. Répartition régionale

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

6. Financement

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

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

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

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

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

Tableau 1 : besoins

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

Tableau 2 : financements

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

7. Conclusions

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

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

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

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

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

7.5 Impact sur l'endettement de la SNCB :

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

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

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

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

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

ANNEXE 2

Maintien de capacité

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

Rubrique / Rubriek	Tot.	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
I-1 Investissements d'intérêt général / Investerings van algemeen	2.185	404	435	193	173	140	180	115	105	110	110	110	110
Maintien de capacité / Capaciteitsbehoud:	2.185	404	435	193	173	140	180	115	105	110	110	110	110
I-2 Modernisation des noeuds / Modernisering knooppunten	14.600	1.804	2.134	2.343	1.947	1.125	818	778	800	806	715	665	665
Maintien de capacité / Capaciteitsbehoud:	14.600	1.804	2.134	2.343	1.947	1.125	818	778	800	806	715	665	665
I-3 Modernisation des grands axes / Modernisering grote assen	64.212	3.863	4.403	5.926	6.054	6.185	5.756	5.717	5.608	5.296	4.489	5.350	5.566
Maintien de capacité / Capaciteitsbehoud:	64.212	3.863	4.403	5.926	6.054	6.185	5.756	5.717	5.608	5.296	4.489	5.350	5.566
I-4 Axes complémentaires / Aanvullende assen	25.478	1.670	2.029	1.670	1.754	1.615	2.575	3.153	3.035	3.156	1.791	1.580	1.450
Maintien de capacité / Capaciteitsbehoud:	25.478	1.670	2.029	1.670	1.754	1.615	2.575	3.153	3.035	3.156	1.791	1.580	1.450
I-5 Voies accessoires / Bijsporen	3.698	359	254	260	285	285	285	285	340	340	335	335	335
Maintien de capacité / Capaciteitsbehoud:	3.698	359	254	260	285	285	285	285	340	340	335	335	335
I-6 Infrastructures marchandises / Infrastructuur goederen	11.469	1.248	1.122	970	1.014	814	905	1.051	989	1.102	785	759	709
Maintien de capacité / Capaciteitsbehoud:	11.469	1.248	1.122	970	1.014	814	905	1.051	989	1.102	785	759	709
I-7 Ouvrages d'art / Kunstwerken	13.052	872	1.346	1.180	960	960	980	990	1.170	1.140	1.150	1.150	1.154
Maintien de capacité / Capaciteitsbehoud:	13.052	872	1.346	1.180	960	960	980	990	1.170	1.140	1.150	1.150	1.154
I-8 Passages à niveau / Overwegen	5.383	386	289	441	631	631	520	490	446	471	371	371	336
Maintien de capacité / Capaciteitsbehoud:	5.383	386	289	441	631	631	520	490	446	471	371	371	336
I-9 Installations de sécurité / Veiligheidsinstallatie	3.067	669	433	247	203	198	186	185	190	185	190	190	190
Maintien de capacité / Capaciteitsbehoud:	3.067	669	433	247	203	198	186	185	190	185	190	190	190
I-10 Accueil clientèle / Onthaal reizigers	23.745	2.512	2.897	3.121	3.133	2.712	2.144	1.591	1.364	1.072	1.102	1.057	1.040
Maintien de capacité / Capaciteitsbehoud:	23.745	2.512	2.897	3.121	3.133	2.712	2.144	1.591	1.364	1.072	1.102	1.057	1.040
Maintien de capacité / Capaciteitsbehoud:	143.143	11.275	12.445	13.230	13.021	11.953	12.205	12.764	12.683	12.606	9.936	10.510	10.515

SNCB / NMBS PLAN 2001-2012
Maintien de capacité infrastructure classique Capaciteitsbehoud klassiek infrastructuur
(Mio BEF 98)

Rubrique / Rubriek	Tot.	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
I-1 Investissements d'intérêt général / Investerings van algemeen nut	2.185	404	435	193	173	140	180	115	105	110	110	110	110
<i>Département</i>	<i>2.185</i>	<i>404</i>	<i>435</i>	<i>193</i>	<i>173</i>	<i>140</i>	<i>180</i>	<i>115</i>	<i>105</i>	<i>110</i>	<i>110</i>	<i>110</i>	<i>110</i>
Maintien de capacité / Capaciteitsbehoud	1.540	400	334	143	123	65	85	65	65	65	65	65	65
Téléphonie opérationnelle	645	4	101	50	50	75	95	50	40	45	45	45	45
Total maintien de capacité / Totaal capaciteitsbehoud:	2.185	404	435	193	173	140	180	115	105	110	110	110	110
I-2 Modernisation des noeuds / Modernisering knooppunten	14.600	1.804	2.134	2.343	1.947	1.125	818	778	800	806	715	665	665
<i>Bruxelles / Brussel</i>	<i>7.305</i>	<i>1.291</i>	<i>1.147</i>	<i>1.096</i>	<i>743</i>	<i>588</i>	<i>438</i>	<i>418</i>	<i>392</i>	<i>392</i>	<i>300</i>	<i>250</i>	<i>250</i>
Maintien de capacité / Capaciteitsbehoud	7.305	1.291	1.147	1.096	743	588	438	418	392	392	300	250	250
Total maintien de capacité / Totaal capaciteitsbehoud:	7.305	1.291	1.147	1.096	743	588	438	418	392	392	300	250	250
<i>Antwerpen</i>	<i>2.967</i>	<i>262</i>	<i>395</i>	<i>370</i>	<i>411</i>	<i>160</i>	<i>160</i>	<i>160</i>	<i>209</i>	<i>210</i>	<i>210</i>	<i>210</i>	<i>210</i>
Capaciteitsbehoud	2.967	262	395	370	411	160	160	160	209	210	210	210	210
Totaal capaciteitsbehoud:	2.967	262	395	370	411	160	160	160	209	210	210	210	210
<i>Gent</i>	<i>1.376</i>	<i>7</i>	<i>143</i>	<i>224</i>	<i>190</i>	<i>175</i>	<i>110</i>	<i>90</i>	<i>87</i>	<i>80</i>	<i>90</i>	<i>90</i>	<i>90</i>
Capaciteitsbehoud	1.376	7	143	224	190	175	110	90	87	80	90	90	90
Totaal capaciteitsbehoud:	1.376	7	143	224	190	175	110	90	87	80	90	90	90
<i>Liège</i>	<i>1.683</i>	<i>196</i>	<i>352</i>	<i>503</i>	<i>370</i>	<i>70</i>	<i>25</i>	<i>25</i>	<i>27</i>	<i>25</i>	<i>30</i>	<i>30</i>	<i>30</i>
Maintien de capacité	1.683	196	352	503	370	70	25	25	27	25	30	30	30
Total maintien de capacité:	1.683	196	352	503	370	70	25	25	27	25	30	30	30
<i>Charleroi</i>	<i>1.269</i>	<i>48</i>	<i>97</i>	<i>150</i>	<i>233</i>	<i>132</i>	<i>85</i>	<i>85</i>	<i>85</i>	<i>99</i>	<i>85</i>	<i>85</i>	<i>85</i>
Maintien de capacité	1.269	48	97	150	233	132	85	85	85	99	85	85	85
Total maintien de capacité:	1.269	48	97	150	233	132	85	85	85	99	85	85	85
I-3 Modernisation des grands axes / Modernisering grote assen	64.212	3.863	4.403	5.926	6.054	6.185	5.756	5.717	5.608	5.296	4.489	5.350	5.566
<i>Axe 1 / As 1</i>	<i>14.077</i>	<i>1.595</i>	<i>963</i>	<i>2.306</i>	<i>2.308</i>	<i>1.224</i>	<i>975</i>	<i>905</i>	<i>775</i>	<i>770</i>	<i>756</i>	<i>750</i>	<i>750</i>
Maintien de capacité / Capaciteitsbehoud	14.077	1.595	963	2.306	2.308	1.224	975	905	775	770	756	750	750
<i>L21: Sint-Truiden verlengen kruisingstation</i>	<i>10.101</i>	<i>1.443</i>	<i>420</i>	<i>1.566</i>	<i>1.682</i>	<i>902</i>	<i>731</i>	<i>690</i>	<i>527</i>	<i>578</i>	<i>514</i>	<i>525</i>	<i>525</i>
Maintien de capacité / Capaciteitsbehoud	10.101	1.443	420	1.566	1.682	902	731	690	527	578	514	525	525
Totaal capaciteitsbehoud:	3.976	152	543	740	626	322	244	215	248	193	242	225	225
<i>L504: 200 km/u</i>	<i>14.077</i>	<i>1.595</i>	<i>963</i>	<i>2.306</i>	<i>2.308</i>	<i>1.224</i>	<i>975</i>	<i>905</i>	<i>775</i>	<i>770</i>	<i>756</i>	<i>750</i>	<i>750</i>
Capaciteitsbehoud	14.077	1.595	963	2.306	2.308	1.224	975	905	775	770	756	750	750
<i>L36/35: Bocht Leuven</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
Capaciteitsbehoud	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<i>L21: Sint-Truiden verlengen kruisingstation</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
Capaciteitsbehoud	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totaal capaciteitsuitbreiding:	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<i>Axe 2 / As 2</i>	<i>10.476</i>	<i>824</i>	<i>961</i>	<i>1.010</i>	<i>965</i>	<i>1.594</i>	<i>1.088</i>	<i>764</i>	<i>675</i>	<i>600</i>	<i>595</i>	<i>700</i>	<i>700</i>
Maintien de capacité / Capaciteitsbehoud	10.476	824	961	1.010	965	1.594	1.088	764	675	600	595	700	700
<i>Axe 3 / As 3</i>	<i>10.476</i>	<i>824</i>	<i>961</i>	<i>1.010</i>	<i>965</i>	<i>1.594</i>	<i>1.088</i>	<i>764</i>	<i>675</i>	<i>600</i>	<i>595</i>	<i>700</i>	<i>700</i>
Maintien de capacité / Capaciteitsbehoud	10.476	824	961	1.010	965	1.594	1.088	764	675	600	595	700	700
Totaal capaciteitsbehoud:	5.556	217	280	489	504	925	653	449	405	360	387	441	441
Maintien de capacité / Capaciteitsbehoud	5.556	217	280	489	504	925	653	449	405	360	387	441	441
<i>Axe 4 / As 4</i>	<i>10.476</i>	<i>824</i>	<i>961</i>	<i>1.010</i>	<i>965</i>	<i>1.594</i>	<i>1.088</i>	<i>764</i>	<i>675</i>	<i>600</i>	<i>595</i>	<i>700</i>	<i>700</i>
Maintien de capacité / Capaciteitsbehoud	10.476	824	961	1.010	965	1.594	1.088	764	675	600	595	700	700
Totaal capaciteitsbehoud:	10.986	495	985	1.020	1.096	1.318	1.176	972	786	923	700	750	766
Maintien de capacité / Capaciteitsbehoud	10.986	495	985	1.020	1.096	1.318	1.176	972	786	923	700	750	766
Total maintien de capacité:	10.986	495	985	1.020	1.096	1.318	1.176	972	786	923	700	750	766
<i>Axe 4 / As 4</i>	<i>10.476</i>	<i>379</i>	<i>371</i>	<i>350</i>	<i>430</i>	<i>849</i>	<i>998</i>	<i>1.290</i>	<i>1.239</i>	<i>1.211</i>	<i>959</i>	<i>1.200</i>	<i>1.200</i>
Maintien de capacité / Capaciteitsbehoud	10.476	379	371	350	430	849	998	1.290	1.239	1.211	959	1.200	1.200
Total maintien de capacité / Totaal capaciteitsbehoud:	10.476	379	371	350	430	849	998	1.290	1.239	1.211	959	1.200	1.200

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

Rubrique / Rubriek	Tot.	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Axe 5 / As 5	9.124	439	606	645	795	630	804	931	873	854	747	900	900
Maintien de capacité	9.124	439	606	645	795	630	804	931	873	854	747	900	900
Total maintien de capacité:	9.124	439	606	645	795	630	804	931	873	854	747	900	900
Axe 6 / As 6	3.539	66	364	295	305	280	285	295	295	229	90	400	600
Maintien de capacité	3.539	66	364	295	305	280	285	295	295	229	90	400	600
Total maintien de capacité:	3.539	66	364	295	305	280	285	295	295	229	90	400	600
Axe 7 / As 7	2.108	21	99	40	65	20	180	170	502	269	242	250	250
Maintien de capacité	2.108	21	99	40	65	20	180	170	502	269	242	250	250
Total maintien de capacité:	2.108	21	99	40	65	20	180	170	502	269	242	250	250
Axe 8 / As 8	3.460	44	54	260	90	270	250	390	463	440	399	400	400
Capaciteitsbehoud	3.460	44	54	260	90	270	250	390	463	440	399	400	400
Total capaciteitsbehoud:	3.460	44	54	260	90	270	250	390	463	440	399	400	400
1-4 Axes complémentaires / Aanvullende assen	25.478	1.670	2.029	1.670	1.754	1.615	2.575	3.153	3.035	3.156	1.791	1.580	1.450
District Noord-Oost	6.179	438	332	313	420	470	755	767	626	653	405	500	500
Capaciteitsbehoud	6.179	438	332	313	420	470	755	767	626	653	405	500	500
Total capaciteitsbehoud:	6.179	438	332	313	420	470	755	767	626	653	405	500	500
District Noord-West	6.878	508	857	442	399	385	518	732	855	847	467	468	400
Capaciteitsbehoud	6.878	508	857	442	399	385	518	732	855	847	467	468	400
Total capaciteitsbehoud:	6.878	508	857	442	399	385	518	732	855	847	467	468	400
District Sud-Est	7.509	504	440	415	655	460	654	1.029	1.041	1.015	596	350	350
Maintien de capacité	7.509	504	440	415	655	460	654	1.029	1.041	1.015	596	350	350
Total maintien de capacité:	7.509	504	440	415	655	460	654	1.029	1.041	1.015	596	350	350
District Sud-Ouest	4.912	220	400	500	280	300	648	625	513	641	323	262	200
Maintien de capacité	4.912	220	400	500	280	300	648	625	513	641	323	262	200
Total maintien de capacité:	4.912	220	400	500	280	300	648	625	513	641	323	262	200
1-5 Voies accessoires / Bijsporen	3.698	359	254	260	285	285	285	285	340	340	335	335	335
District Noord-Oost	1.485	155	85	105	110	110	110	110	140	140	140	140	140
Capaciteitsbehoud	1.485	155	85	105	110	110	110	110	140	140	140	140	140
Total capaciteitsbehoud:	1.485	155	85	105	110	110	110	110	140	140	140	140	140
District Noord-West	751	78	48	50	50	50	50	50	75	75	75	75	75
Capaciteitsbehoud	751	78	48	50	50	50	50	50	75	75	75	75	75
Total capaciteitsbehoud:	751	78	48	50	50	50	50	50	75	75	75	75	75
District Sud-Est	1.172	57	115	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Maintien de capacité	1.172	57	115	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Total maintien de capacité:	1.172	57	115	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
District Sud-Ouest	290	69	6	5	25	25	25	25	25	25	25	20	20
Maintien de capacité	290	69	6	5	25	25	25	25	25	25	25	20	20
Total maintien de capacité:	290	69	6	5	25	25	25	25	25	25	25	20	20

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

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

ANNEXE 3

Extensions de capacité

Rubrique / Rubrick	Tot.	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	> 2012
TRAVAUX EN COURS / WERKEN IN UITVOERING														
Antwerpen N-Z-verbinding: niveaux -1 en 2 (Elektr. En SI)	69	0	2	37	27	3	0	0	0	0	0	0	0	0
Schijnpoorl: aanpassingen bundel Q (Elektr. En SI)	100	18	82	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Charleroi-Sud: aménagements	373	38	159	150	26	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Traversée de Namur	1.180	96	357	327	250	150	0	0	0	0	0	0	0	0
L130 A: renforcement	1.294	85	123	120	228	160	160	170	140	108	0	0	0	0
Main Hub	494	407	87	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Muizen: signalisatie + électrification	52	0	14	38	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Kluzendok: Bundels Gavers + Zandeken	1.000	19	41	40	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Athus-Meuse: électrification, modernisation	1.431	953	478	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	200
L147: remise en service à simple voie	251	251	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Sous total	5.344	1.866	1.344	712	531	313	160	170	140	108	0	0	0	200
PROJETS / PROJECTEN														
GSM-R	4.821	47	534	1.120	1.410	1.300	410	0	0	0	0	0	0	0
L50A: 200 km/u	40	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	40
L36-35: Bocht Leuven	600	0	4	46	220	265	65	0	0	0	0	0	0	0
L21: Sini-Truiden verlengen kruisingsstation	140	0	0	0	70	70	0	0	0	0	0	0	0	0
L21: dubbel spoor	1.600	0	0	0	0	0	20	250	350	350	230	250	150	0
L 50A, aanpassing Gent-Sl-Pieters	6.500	0	0	0	0	0	250	650	1.150	1.150	1.150	1.150	1.000	5.500
L 25, Aanpassing van tracé te Duffel	710	0	0	10	10	10	10	170	170	170	100	60	0	0
L 25, Aanpassing van het station van Mechelen	3.050	0	0	0	0	0	50	500	700	800	700	300	0	0
L161:162 axe Bruxelles - Luxembourg: augment. Vit.	3.243	0	2	186	350	350	350	350	400	350	350	300	255	312
L130 Namur - Charleroi: augmentation de vitesse	2.500	0	20	200	200	240	400	400	400	400	120	120	0	0
Herentals + Tielen: omvorming	80	0	0	0	50	30	0	0	0	0	0	0	0	0
Terminal conteneurs de Schaarbeek	200	7	193	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Haven van Antwerpen: 2de toegang tot de Haven	29.325	24	51	100	150	1.200	3.400	3.800	3.850	4.350	4.300	4.100	4.000	0
Haven van Antwerpen: Liefshoekentunnel	21.940	0	0	0	20	20	1.400	3.400	3.800	3.700	3.700	3.400	2.500	0
Haven van Antwerpen: Linker Oever	1.907	385	182	150	150	120	100	100	100	100	220	200	100	0
Haven van Antwerpen: Rechter Oever	1.869	276	154	150	150	150	150	150	150	150	150	150	89	0
Ijzeren Rijn	700	19	151	150	100	100	100	80	0	0	0	0	0	0
Verlenging Lijn 11	1.520	0	0	0	0	0	10	10	300	300	300	300	300	980
Heropening Lijn 18	100	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Genk-goederen: électrification	140	0	30	60	50	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Genk-goederen: uitbr. 6 sporen	135	0	70	65	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Haven van Antwerpen: diverse uitbreidingen	272	14	45	30	20	20	21	21	21	20	20	20	20	20
Haven van Gent: lokale uitbreidingswerken	300	20	55	25	25	25	25	25	25	20	20	20	20	20
Haven van Oostende: lokale uitbreidingswerken	90	0	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	0	0
Haven van Zeebrugge: lokale uitbreidingswerken	335	80	25	25	25	25	25	25	25	20	20	20	20	0
Haven van Zeebrugge: aanpassing seinrichting	120	0	0	10	50	50	10	0	0	0	0	0	0	0
Zeebrugge Vorming: uitbreiding + électrification	1.845	0	10	10	150	500	500	400	275	0	0	0	0	0
Zeebrugge Vorming: Trierinstallatie	400	0	0	0	0	0	10	40	170	100	80	0	0	0
Bocht Y Terdoest	105	0	0	0	0	5	5	45	50	0	0	0	0	0
District NW: diverse uitbreidingen	300	4	32	25	30	30	29	25	25	25	25	25	25	25
L50A: 3de en 4de spoor Landegem-Gent + Beernem-Brugge	10.721	7	50	50	50	194	950	1.250	1.850	1.850	1.850	1.400	1.220	0
L51 A: Brugge-Dudeze 3de spoor	2.330	0	0	10	10	20	460	800	600	430	150	100	100	0
Verbindings Ledeberg - Melle en Schellebelle	520	0	0	0	0	0	0	10	10	10	150	150	100	380

Rubrique / Rubriek	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	> 2012
Tot.	895	1.769	2.636	3.445	4.879	8.893	12.801	14.816	14.765	13.645	11.975	9.959	23.122
<i>L. 58, verhoging en afschaffing overwegen</i>	0	0	0	0	0	20	250	350	280	100	0	0	0
<i>Merebeke vorming, bundel GM3</i>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<i>Liaison Aubange-Mont-Saint-Martin</i>	0	61	59	0	0	0	0	0	0	0	0	0	540
<i>District SE: extensions diverses</i>	5	20	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25
<i>District SO: extensions diverses</i>	4	16	20	20	20	20	15	15	15	15	15	15	15
<i>Monceau - formation: freins de voie</i>	2	55	100	100	100	68	0	0	0	0	0	0	0
Sous total	100.478	895	1.769	2.636	3.445	8.893	12.801	14.816	14.765	13.645	11.975	9.959	23.122
COMPLEMENT MOBILITE DE BRUXELLES													
<i>Gares et parkings</i>	800	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<i>L. 130N Daussouls - Gosselies</i>	18.900	0	0	0	80	800	2.200	3.200	3.600	3.600	3.000	2.400	0
<i>L. 161: Louvain La Neuve - E411 - Daussouls</i>	9.300	0	10	130	250	600	1.500	1.500	1.800	1.700	1.350	450	0
<i>L. 161 162: Daussouls - Sart Bernard</i>	10.600	0	0	0	10	440	1.250	2.050	2.050	2.050	1.650	1.100	0
<i>Bruxelles Nord - Schaerbeek, horizon 2005</i>	4.230	10	400	400	600	690	810	820	100	0	0	0	0
<i>Bruxelles Nord - Schaerbeek, horizon 2010</i>	9.600	0	0	0	0	20	20	200	960	2.500	2.500	3.400	29.920
<i>Bocht Zaventem - L.25/27 - Antwerpen-Brussel</i>	15.000	10	10	30	250	1.300	2.300	2.300	2.700	2.400	2.155	745	0
<i>L. 28, bif.L. 50 à Jette, liaison avec réseau TGV à BxIs Midi</i>	1.225	0	20	400	400	50	0	0	0	0	0	0	0
<i>Aménagement L.28</i>	700	0	0	0	0	0	0	0	0	0	350	350	1.850
Sous total	70.355	20	440	840	1.200	2.095	8.080	10.070	11.310	12.350	11.105	8.945	31.770
TOTAL / TOTAAL	176.177	2.781	3.553	4.188	5.176	7.287	21.051	25.026	26.183	25.995	23.080	18.904	55.092

ANNEXE 4

Matériel roulant

NMBS / SNCB
PLAN 2001-2012
MATERIEL ROULANT / ROLLEND MATERIEEL
(Mio BEF 1999)

Rubrique	Total	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Acquisition de 120 AM type 96	3	3											
Acquisition de 8 rames Bxl - Antwerpen - Breda	4.080			14	511	1.520	1.520	515					
Acquisition de 45 AM Q... Besoins de base	15.750			5	10	665	3.020	3.015	3.015	3.010	3.010		
Acquisition 50 AM Q... Besoins complémentaires	17.500			2	10	1.188	1.680	2.130	2.130	2.130	2.230	2.990	3.010
Rénovation automotrices doubles séries 66-79	3.740	465	941	626	626	626	426						
Acquisition de 80 autorails	4.280	2.830	1.450										
Acquisition de 30 autorails. Complément.	3.150												
Modernisation AM Break	840				250	1.050	1.250	600					
Modernisation AM Break - climatisation	2.800		1.000	1.000	800	210	210	210					
Transformation diverses automotrices	770	37	186	100	80	37	50	50	50	50	50	50	30
Installations système KVB AM96	135	112	23										
Divers	145	46	19	10	10	10	10	10	10	10	5	5	5
Total AM	63.193	3.523	3.619	1.767	2.807	6.308	8.166	6.830	6.205	5.195	5.295	3.045	3.045
Acquisition de 15 voitures-lits	750				250	250	250						
Acquis 30 voitures Inter.	1.240		15	610	810	5							
Acquisition de (45+15) voitures-couchettes	2.800			20	1.025	1.020	715	20					
Acquisition de 210 voitures double étage M6	7.648	778	3.000	3.178	500	190							
Acquisition de 100 voitures double étage M6. Complément.	4.200				1.400	1.400	1.400						
Modernisation voitures M4	979	236	254	245	244								
Modernisation voitures M5	3.000		500	600	700	600	600						
Transformation diverses voitures Intérieures	360	43	29	36	36	36	30	25	25	25	25	25	25
Transformation diverses voitures Internationales	235	35	26	22	22	22	20	15	15	15	15	15	15
Total voitures	21.210	1.092	3.824	4.711	4.787	3.521	3.015	60	40	40	40	40	40
Acquis de 60 locom. électr. 200 Km/h, série 13	117	47	45	25									
Acquisition de 60 locomotives électriques	9.050	1	9	740	800	500	3.000	3.000	1.000				
Acquisition de 115 locom. électriques	17.082						2	600	2.750	2.750	3.150	3.600	4.230
Transformation en cours locomotives électriques	295	88	18	10	19	20	20	20	25	20	20	20	15
Transformation diverses locomotives diesel de ligne	100	68	5	4	2	2	2	2	2	2	4	3	3
Total locomotives de ligne	26.644	204	77	778	821	622	3.024	3.622	3.777	2.774	3.173	3.623	4.248
Acquisition de 90 locomotives de manoeuvres série 77	3.321	1.228	1.193	900									
Acquisition de 80 locomotives de manoeuvres série 77	4.420	330	445	1.400	1.280	850	0	115					
Acquisition de 110 locomotives de manoeuvres série 77	4.285												
Transformation diverses loc. diesel de manoeuvres	69	10	18	5	4	4	4	4	4	4	4	4	4
Total locomotives de manoeuvre	12.095	1.568	1.856	2.305	1.284	854	4	119	4	4	4	4	4
Total rames TGV	10.425	0	0	0	0	525	1.500	2.300	2.500	1.800	1.800	1.854	1.654
Total rames TGV	10.425	0	0	0	0	525	1.500	2.300	2.500	1.800	1.800	1.854	1.654
Simulateurs de conduite	181	71	110										
Installations gasoil	154	140	14										
ETCS	5.050	2	8	465	747	975	975	700	700	478			
GPS	280	5	135	85	55	0							
GSMR	783	5	35	96	137	192	179	119					
Information TCT	87	19	50	18									
Information documents conducteurs	269	19	100	150									
Outils divers	55	9	6	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4
Equipements divers faisceaux	45	17	28										
Equipements centres de formation conducteurs	100	14	30	28	28								
Divers	54	9	5	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4
Total divers	7.039	311	521	650	975	1.175	1.162	827	708	486	8	8	8
TOTAL TRAINS	130.605	6.697	9.897	10.402	10.374	11.903	16.871	13.458	12.234	10.299	11.305	8.370	8.995

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

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Basisbehoeften / Besoins de base												
<i>Transformation wagons / Aanpassing wagens</i>	1.008	226	20	40	60	60	80	80	80	80	80	80
<i>Achat wagons / Aanschaffing wagens</i>	1.480	1.564	1.594	1.458	1.248	950	641	667	476	550	938	1.100
Bijkomende behoeften / Besoins complémentaires	0	0	0	0	0	493	772	751	1.112	1.212	900	986
Total wagons / Totaal wagens:	1.602	1.790	1.614	1.498	1.308	1.503	1.493	1.498	1.668	1.842	1.918	2.166

ANNEXE 5

Accueil voyageurs

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

(Mio. F.99)	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2001-2012
ALGEMEEN TOTAAL / TOTAL GENERAL	3.049	2.302	2.303	2.119	1.809	1.802	1.794	1.840	1.655	1.667	1.706	1.699	23.745
Direction / Directie	10	7	7	7	7	7	7	7	7	8	8	8	90
Etudes / Studies	10	7	7	7	7	7	7	7	7	8	8	8	90
District Centre / District Centrum	656	512	525	466	451	357	268	253	432	394	531	481	5326
Belangrijke stations / Gares importantes													
BRUXELLES-MIDI	125	120	128	150	150	150	200	150	150	150	157	162	1792
BRUXELLES-CENTRAL	76	128	131	141	157	70	0	0	0	0	0	0	703
BRUXELLES-NORD	77	100	100	100	100	110	26	71	175	117	42	0	1018
BRUXELLES-SCHUMAN	2	0	10	17	21	0	0	0	0	0	0	0	50
BRUXELLES-LUXEMBOURG	198	15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	213
ETTERBEEK	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	85	85	170
HALLE	75	107	114	16	0	0	0	0	0	0	0	0	312
BRUXELLES-CHAPELLE	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	70	90
BRUXELLES-CONGRES	5	0	0	0	0	0	0	0	25	61	39	0	130
SCHAARBEEK-REIZIGERS	9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	9
BOCKSTAELE	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	15	25
JETTE	2	0	0	0	0	0	0	0	40	24	48	29	143
Diverse stations / Diverses gares	87	42	42	42	23	27	42	32	42	42	130	120	671

	(Mio. F.99)												
	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2001-2012
District Noord-Oost	894	651	527	566	337	286	216	305	325	278	300	328	5013
Belangrijke stations													
ANTWERPEN-CENTRAAL	424	318	260	334	178	0	0	0	0	0			1514
ANTWERPEN-BERCHEM	5	18	0	0	20	26	51	51	20	0			191
LEUVEN	240	200	205	203	50	0	0	0	0	0			898
MECHELEN	3	1	0	0	0	90	90	170	144	0			498
MOL	2	0	0	0	14	80	16	0	0	0			112
VILVOORDE	37	61	15	0	0	0	0	0	0	0			113
Diverse stations	183	53	47	29	75	90	69	84	161	278	300	328	1687
District Noord-West	352	383	533	495	491	590	724	873	458	551	442	453	6345
Belangrijke stations													
BRUGGE	49	50	200	200	200	253	200	200	53	0			1405
GENT-ST-PIETERS	37	114	80	100	100	150	250	400	250	170	20		1671
AALST	0	8	0	0	0	0	0	0	0	0			8
BLANKENBERGE	0	25	15	0	0	0	0	0	0	0			40
DENDERLEEUV	0	3	6	0	0	0	0	0	0	100			109
DENDERMONDE	2	12	24	10	10	50	94	30	0	0			232
KORTRIJK	0	5	43	100	100	100	120	0	0	0			468
LOKEREN	0	0	85	6	6	0	0	0	0	0			97
OOSTENDE	36	0	0	0	0	0	0	33	0	0			69
OUDENAARDE	0	0	0	30	0	0	30	30	0	0			90
SINT-NIKLAAS	0	72	30	12	20	10	0	0	0	0			144
ZOTTEGEM	0	8	0	0	0	0	0	0	25	0			33
Diverse stations	228	86	50	37	55	27	30	180	130	281	422	453	1979

		2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2001-2012
		(Mio. F.99)												
District Sud-Est		874	553	473	414	406	405	405	190	223	200	204	204	4.551
Aménagements importants														
ANDENNE		1	1	23	23	10	0	0	0	0	0	0	0	58
ARLON		5	28	2	3	0	0	0	0	0	0	0	0	38
GEMBLOUX		1	10	65	68	10	0	0	0	0	0	0	0	154
LIEGE-GUILLEMINS		352	250	250	300	350	380	380	175	70	0	0	0	2.507
LIBRAMONT		0	31	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	31
LIEGE-PALAIS		2	75	93	0	0	0	0	0	0	0	0	0	170
NAMUR		321	100	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	421
Diverses gares		192	58	40	20	36	25	25	15	153	200	204	204	1.172
District Sud-Ouest		263	196	238	171	117	157	174	212	210	236	221	225	2420
Aménagements importants														
CHARLEROI-SUD		2	70	49	53	18	1	1	1	1	1	1	1	197
LA LOUVIERE-CENTRE		5	14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	19
LUTTRE		6	10	52	0	0	0	15	0	0	0	0	0	83
MONS		26	41	80	50	11	15	0	0	0	15	0	0	238
MOUSCRON		8	7	0	0	0	34	20	50	24	0	0	0	143
SOIGNIES		0	0	0	0	28	8	8	10	10	0	0	0	64
TOURNAI		22	10	12	32	0	49	30	20	0	0	0	0	175
Diverses gares		194	44	45	36	60	60	100	131	175	220	221	225	1.501

ANNEXE 6

Outils de production

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

Fonds propres / Eigen fonds	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
<i>Bureautique / Bureautica</i>	354	199	213	213	213	213	213	213	213	213	250	243
Total fonds propres / Totaal eigen fonds:	354	199	213	213	213	213	213	213	213	213	250	243
MCI / MVI	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
<i>Vera</i>	0	0	0	0	0	0	0	43	43	14	0	0
<i>SAP</i>	170	247	193	191	69	0	0	0	0	0	0	0
<i>Sabin-p</i>	0	64	111	30	0	0	0	0	0	0	0	0
<i>Sabin</i>	0	0	0	0	0	0	0	85	85	30	0	0
<i>Projets</i>	232	357	353	413	328	329	298	383	383	340	350	299
<i>Mars</i>	0	0	0	43	85	22	0	0	0	0	0	0
<i>Ivette</i>	0	0	0	43	85	22	0	0	0	0	0	0
<i>GEM</i>	0	0	0	43	43	14	0	0	0	0	0	0
Total MCI / Totaal MVI:	402	668	657	763	610	387	298	511	511	384	350	299
Total général / Algemeen totaal:	8.590	867	870	976	823	600	511	724	724	597	600	542

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

Bâtiments de service / Dienstgebouwen	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
<i>Ateliers + CLI</i>	203	298	298	238	128	128	128	128	128	128	148	148
<i>Autres bâtiments</i>	216	255	255	170	170	85	85	72	72	72	92	92
Total bâtiments de service / Totaal dienstgebouwen:	419	553	553	408	298	213	213	200	200	200	240	240
Restructuration, Equipements / Herstructurering, uitrustingen	249	306	306	306	306	306	306	306	306	306	306	306
<i>Engins lourds</i>	1	41	41	41	20	0	0	0	0	0	0	0
<i>Gestructureerd bekabeling</i>	234	183	183	183	183	183	183	183	183	183	200	200
<i>Divers</i>	484	530	530	530	509	489	489	489	489	489	506	506
Total général / Algemeen totaal:	903	1.082	1.083	938	807	702	702	689	689	689	746	746

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

Equipment / Uitrusting	Total / Totaal	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
<i>Entretien court terme / Kort termijn onderhoud</i>	2.031	275	340	68	255	179	170	134	134	134	134	104	104
<i>Entretien long terme / Lange termijn onderhoud</i>	1.777	221	157	157	157	157	157	157	157	128	128	100	100
<i>Wagons / Wagens</i>	1.099	187	116	128	85	85	94	94	77	85	60	50	40
Total équipement / Totaal uitrusting:	4.906	683	614	353	497	421	421	385	368	347	321	254	244
Infrastructure / Infrastructuur	Total / Totaal	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
<i>Entretien court terme / Kort termijn onderhoud</i>	4.305	909	655	680	1.105	468	87	87	87	57	57	57	57
<i>Entretien long terme / Lange termijn onderhoud</i>	863	46	77	77	77	77	77	77	77	77	77	64	64
<i>Wagons / Wagens</i>	774	187	77	72	60	60	55	55	47	26	47	45	45
Total infrastructure / Totaal infrastructuur:	5.942	1.142	808	829	1.241	604	219	219	210	159	180	166	166
Total général / Algemeen totaal:	10.848	1.825	1.421	1.182	1.738	1.024	640	604	578	506	501	420	410

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

Patrimoine / Patrimonium	Total / Totaal	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
<i>Bâtiment (PA)</i>	4.830	304	971	808	723	510	170	270	220	200	200	230	224
<i>Divers - Autres départements</i>	450	0	43	43	43	43	43	43	43	43	43	35	28
Total patrimoine / Totaal patrimonium:	5.280	304	1.014	851	766	553	213	313	263	243	243	265	252
Facility Management	Total / Totaal	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
<i>Divers</i>	102	13	8	8	9	9	9	9	9	9	9	10	0
<i>Mobilier</i>	399	41	33	33	33	33	33	33	33	33	34	30	30
<i>Véhicules automobiles</i>	489	41	42	42	42	42	42	42	42	42	43	40	29
Total facility management / Totaal facility management:	990	95	83	83	84	84	84	84	84	84	86	80	59
Total général / Algemeen totaal:	6.270	399	1.097	934	850	637	297	397	347	327	329	345	311

ANNEXE 8

RER Bruxelles

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

	Tot	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	> 2012
I-11 RER Bruxelles / GEN Brussel	62.480	100	623	2.487	3.810	6.420	8.600	10.300	9.770	7.220	6.300	4.460	2.390	0
<i>Aménagements gares et parkings / Aanpassingen van stations en parkings</i>	3.700	0	0	100	250	350	400	450	450	450	450	450	450	350
<i>L. 124 Braine -l'Alleud - Linkebeek: 3ème et 4ème voies</i>	10.200	10	10	280	300	500	1.500	2.500	2.270	1.830	1.000	0	0	0
<i>VZ</i>	5.508	5	5	43	54	270	810	1.350	1.350	1.080	540	0	0	0
<i>W</i>	4.692	5	5	237	246	230	690	1.150	920	750	460	0	0	0
<i>L. 124 Braine -l'Alleud - Nivelles: 3ème et 4ème voies</i>	7.000	0	0	0	0	10	400	900	1.300	590	1.100	1.110	1.590	0
<i>Phase 1: Nivelles - Lillois</i>	2.310	0	0	0	0	10	400	900	1.000	0	0	0	0	0
<i>Phase 2: Lillois - Braine-L'-Alleud</i>	4.690	0	0	0	0	0	0	0	300	590	1.100	1.110	1.590	0
<i>L. 161: Watermael - Boisfort - E111 - Louvain La Neuve</i>	20.200	10	10	430	1.100	2.900	3.200	3.200	2.500	2.500	2.300	2.050	0	0
<i>VZ</i>	4.646	2	2	99	253	667	736	690	575	575	575	472	0	0
<i>W</i>	10.504	5	5	224	572	1.508	1.664	1.760	1.300	1.300	1.100	1.066	0	0
<i>Bxl</i>	5.050	3	3	108	275	725	800	750	625	625	625	513	0	0
<i>Watermael-Schuman-Josaphat: tunneling + bijkomenden sporen</i>	9.900	70	583	1.347	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500	400	0	0	0	0
<i>L.50A: Brussel-Denderleeuw: 3de en 4de sporen</i>	11.000	10	20	320	500	850	1.600	1.750	1.750	1.450	1.450	850	450	0
<i>L.36: Bocht Nosssegem</i>	480	0	0	10	160	310	0	0	0	0	0	0	0	0
Sous-Total Infrastructure:	62.480	100	623	2.487	3.810	6.420	8.600	10.300	9.770	7.220	6.300	4.460	2.390	0

ANNEXE 9

Répartition régionale

Répartition régionale

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

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