
CONTRAT DE GESTION
ENTRE L'ETAT BELGE ET
INFRABEL

BEHEERSCONTRACT
TUSSEN DE BELGISCHE STAAT
EN INFRABEL

Entre l'**Etat belge**, représenté par Madame Inge Vervotte, Ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques, et Monsieur Etienne Schouppe, Secrétaire d'Etat à la Mobilité,

ci-après dénommé "l'Etat",

et

Infrabel, société anonyme de droit public, située rue Bara 110 à 1070 Bruxelles, représentée par MM. Luc Lallemand, administrateur délégué, et Luc Vansteenkiste, directeur général,

ci-après dénommée "Infrabel",

il est conclu un contrat relatif à l'exécution de missions de service public.

Ce contrat constitue un contrat de gestion au sens de l'article 3 de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques. Il entre en vigueur au 1^{er} janvier 2008 et vient à échéance le 31 décembre 2012.

Il précise la manière dont Infrabel exécute les missions de service public qui lui sont confiées en vertu de l'article 199 de ladite loi. Il fixe le montant des dotations accordées par l'Etat pour l'exécution de ces missions de service public.

Tussen de **Belgische Staat**, vertegenwoordigd door mevrouw Inge Vervotte, Minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven, en de heer Etienne Schouppe, Staatssecretaris voor Mobiliteit,

hierna genoemd "de Staat",

en

Infrabel, naamloze vennootschap van publiek recht, gevestigd Barastraat 110 te 1070 Brussel, vertegenwoordigd door de heren Luc Lallemand, gedelegeerd bestuurder, en Luc Vansteenkiste, directeur-generaal,

hierna genoemd "Infrabel",

wordt een contract gesloten over de uitvoering van opdrachten van openbare dienst.

Dit contract vormt een beheerscontract in de zin van artikel 3 van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven. Het contract wordt van kracht op 1 januari 2008 en neemt een einde op 31 december 2012.

Het preciseert de wijze waarop Infrabel de opdrachten van openbare dienst uitvoert, die haar toegewezen zijn door artikel 199 van dezelfde wet. Het bepaalt het bedrag van de toelagen die de Staat verleent voor de uitvoering van deze opdrachten van openbare dienst.

Introduction

Infrabel travaille jour après jour à l'amélioration de la qualité de son service. Le souci de la qualité est, après la sécurité, la première préoccupation de l'entreprise et de tous ses collaborateurs. Chaque cheminot, femme ou homme, se met au service des clients et inversement, les clients ressentiront que chaque cheminot(e) est disposé(e) à les aider. La gestion d'Infrabel est basée sur des objectifs mesurables prédéfinis qui sont fixés au niveau de l'entreprise, de chaque direction et des différents services. Un suivi systématique de la réalisation de ces objectifs a été mis au point.

Dans une entreprise publique, offrir un service de qualité signifie aussi informer, garantir la transparence et demander des comptes. Les actionnaires, l'Etat, les clients, les voyageurs, les collaborateurs et le grand public ont droit à une justification publique de l'usage qu'Infrabel fait des deniers mis à sa disposition par l'Etat.

Infrabel soutient une évolution de sa culture d'entreprise vers une meilleure orientation client, une plus grande responsabilité, une plus grande ouverture et une approche plus ciblée, et met tout en oeuvre pour montrer à ses collaborateurs comment ils peuvent réaliser ces objectifs.

Infrabel développe ses activités dans cette perspective.

En sa qualité de gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, Infrabel s'engage à exercer ce rôle dans le respect de son statut d'entreprise publique autonome et du système adopté par l'Union européenne, ainsi que des critères d'indépendance y prévalant, afin de garantir un accès équitable et non

Inleiding

Infrabel werkt dag in dag uit aan de verbetering van de kwaliteit van haar dienstverlening. De zorg voor kwaliteit is, na de veiligheid, de eerste bekommernis van het bedrijf en van al haar medewerkers. Iedere spoorman of -vrouw stelt zich ten dienste van de klanten, en omgekeerd zullen de klanten aanvoelen dat elke spoorman of -vrouw klaar staat om hen te helpen. De bedrijfsvoering van Infrabel wordt aangestuurd door vooraf bepaalde meetbare doelstellingen, die vastgelegd werden op het niveau van het bedrijf, van elke directie, en van de diverse diensten. Een stelselmatige opvolging van de realisatie van die doelstellingen werd op punt gesteld.

Kwalitatieve dienstverlening in een overheidsbedrijf betekent ook informeren, transparantie garanderen en rekenschap afleggen. De aandeelhouders, de overheid, de klanten, de reizigers, de medewerkers en het brede publiek hebben recht op een openbare verantwoording van het gebruik dat Infrabel maakt van de publieke middelen die de Staat haar ter beschikking stelt.

Infrabel ondersteunt een evolutie van haar bedrijfscultuur naar meer klantgerichtheid, meer verantwoordelijkheid, meer openheid en meer doelgerichtheid, en spant zich in om aan al haar medewerkers te tonen hoe zij dit kunnen waarmaken.

Infrabel ontwikkelt haar activiteiten vanuit dat oogpunt.

Infrabel verbindt zich ertoe om haar rol van beheerder van de spoorweginfrastructuur op zich te nemen met inachtneming van haar statuut van autonoom overheidsbedrijf en van het systeem dat door de Europese Unie is aangenomen, inclusief de daarbij geldende onafhankelijkheidscriteria, om een billijke

discriminatoire à l'infrastructure ferroviaire et d'assurer l'utilisation optimale de celle-ci. en niet-discriminerende toegang tot de spoorweginfrastructuur te waarborgen en het optimaal gebruik ervan te verzekeren.

Dans sa gestion, Infrabel se comporte comme une entreprise socialement responsable et applique les principes de *Corporate Governance*. Infrabel houdt in haar bedrijfsvoering rekening met diverse aspecten van maatschappelijk verantwoord ondernemen, en past de principes van *Corporate Governance* toe.

Infrabel est responsable du bon emploi des moyens financiers de l'entreprise. Elle exerce ses activités au moindre coût en recherchant constamment à améliorer l'efficacité et la productivité. Infrabel is verantwoordelijk voor het correcte gebruik van de financiële middelen van de onderneming. Ze oefent haar activiteiten uit tegen de laagste kostprijs door voortdurend te streven naar het verbeteren van de doeltreffendheid en de productiviteit.

Indication pour la lecture:

L'annexe 1 comprend une liste reprenant la définition des termes fréquemment utilisés, ainsi qu'une liste de toutes les abréviations employées.

Leeswijzer:

Een lijst met de definitie van vaak gebruikte termen, evenals een lijst met alle gebruikte afkortingen, bevinden zich in bijlage 1.

I. Les missions d'Infrabel

A. Objectifs de croissance

1. Objectifs généraux de croissance

Art. 1

La qualité, la disponibilité et la fiabilité de l'infrastructure ferroviaire, de même que la gestion du trafic et la qualité de la régulation en cas de perturbations seront telles que la SNCB ne rencontre aucun problème, de ce point de vue, pour faire augmenter de 25 % au cours de la période 2006-2012 le nombre de voyageurs en service intérieur, en ce compris ou non les voyageurs Toute Gare Belge/Tarif Commun Voyageur (TGB/TCV).

Au cours de la période 2006-2012, le nombre de voyageurs internationaux doit enregistrer une croissance de 34 % et le nombre de tonnes-km de marchandises, une croissance de 35 %.

L'infrastructure gérée par Infrabel et qui sert à l'accueil des voyageurs, au transfert des voyageurs (quais et passages sous voies) ou à la formation de trains de marchandises (faisceaux de triage) est gérée de manière économiquement efficace et présente une qualité et une capacité telles que les entreprises ferroviaires ne rencontrent aucune difficulté pour réaliser les objectifs de croissance susmentionnés du fait de l'infrastructure.

En 2010, dans le cadre de la préparation du nouveau plan pluriannuel d'investissement, l'Etat et Infrabel, sur la base des résultats enregistrés en 2008 et en 2009 (nombre de voyageurs transportés tel que fixé ci-dessus), évalueront les objectifs de croissance précités et les ajusteront si nécessaire; ils établiront un scénario de croissance 2012-2017 et adapteront le plan d'investissement.

Dans les six mois suivant la conclusion de l'accord, le Groupe SNCB présentera un rapport concernant:

- les adaptations organisationnelles et autres

I. De opdrachten van Infrabel

A. Groeidoelstellingen

1. Algemene groeidoelstellingen

Art. 1

De kwaliteit, beschikbaarheid en betrouwbaarheid van de spoorweginfrastructuur en de verkeersleiding en de kwaliteit van de bijsturing bij verstoringen garanderen dat de NMBS vanuit deze oogmerken geen hinder ondervindt om, over de periode 2006-2012 gespreid, het aantal binnenlandse treinreizigers, zowel inclusief als exclusief de reizigers Elk Belgisch Station/Gemeenschappelijk Tarief Reiziger (EBS/GTR), te doen groeien met 25 %.

Het aantal internationale treinreizigers moet gespreid over de periode 2006-2012 groeien met 34 % en het aantal ton-km goederen met 35 %.

De infrastructuur die beheerd wordt door Infrabel die dienstig is voor het onthaal van de reizigers, voor transfervoorzieningen van de reizigers (perrons en onderdoorgangen) of voor de vorming van goederentreinen (rangeerbundels) wordt kostenefficiënt beheerd en is van zodanige kwaliteit en capaciteit dat vanuit dit oogmerk, de spoorwegondernemingen zonder problemen bovenstaande groeidoelstellingen kunnen realiseren.

In het kader van de voorbereiding van het nieuwe meerjareninvesteringsplan zullen de Staat en Infrabel in 2010, op basis van de in 2008 en 2009 gerealiseerde cijfers (aantal vervoerde reizigers zoals hierboven bepaald), hoger vermelde groeidoelstellingen evalueren en zo nodig bijstellen, een groeiscenario 2012-2017 vastleggen en het investeringsplan aanpassen.

De NMBS-groep zal binnen de zes maanden na de ondertekening van dit contract een rapport voorleggen over:

- de organisatorische en andere aanpassingen

nécessaires si un pourcentage plus élevé de croissance annuel moyen devait être réalisé;

- les mesures qui s'imposeraient pour respecter les objectifs de qualité fixés dans le présent contrat de gestion si la croissance du trafic intérieur de voyageurs s'avérait supérieure aux 25 % précités.

Ce rapport, auquel Infrabel contribue, est rédigé sous la coordination de la SNCB Holding qui le transmet aux Ministres des Entreprises publiques et de la Mobilité et à la DGTT.

2. Etude des besoins à long terme

Art. 2

Infrabel fera effectuer une étude analysant le double défi que constitue la réalisation simultanée d'une meilleure ponctualité et d'une croissance du trafic ferroviaire.

Cette étude se basera sur une analyse du marché du transport ferroviaire et sera focalisée sur le moyen et le long terme (2020-2030). Elle partira des projets existants d'extension de capacité et examinera quelles adaptations de l'infrastructure et quels concepts opérationnels du gestionnaire d'infrastructure permettront une meilleure utilisation du réseau avec à la clé une plus grande régularité malgré une utilisation croissante. Il sera pour cela tenu compte de toutes les formes actuelles et futures de transport ferroviaire.

L'analyse comprendra aussi une large consultation réunissant au moins les entreprises ferroviaires, la SNCB Holding, les sociétés régionales de transport, les organisations représentatives des voyageurs et du secteur industriel et les gestionnaires d'infrastructure des pays voisins. L'intermodalité entre le transport ferroviaire et les autres modes de transport et le rôle du rail dans la mobilité globale à moyen et long terme devront faire l'objet d'une attention particulière. La DGTT est étroitement impliquée dans le lancement et le

die nodig zijn indien een hoger gemiddeld jaarlijks groeipercentage zou moeten gerealiseerd worden;

- de maatregelen die zich zouden opdringen om de kwaliteitsdoelstellingen afgesproken in dit beheerscontract na te leven als de groei van het binnenlands reizigersvervoer hoger uitvalt dan 25 %.

Dit rapport, waaraan Infrabel meewerkt, wordt opgesteld onder de coördinatie van de NMBS-Holding, die het overmaakt aan de Ministers van Overheidsbedrijven en van Mobiliteit en aan DGVL.

2. Studie over de behoeften op lange termijn

Art. 2

Infrabel zal een studie laten uitvoeren die de dubbele uitdaging analyseert van hoe tegelijkertijd een grotere stiptheid en een groei van het treinverkeer gerealiseerd kan worden.

Deze studie zal vertrekken van een marktanalyse voor het spoorvervoer en is gericht op de middellange en lange termijn (2020-2030). Ze zal uitgaan van de bestaande plannen voor bijkomende capaciteit en onderzoeken welke infrastructuraanpassingen en operationele concepten van de infrastructuurbeheerder een betere benutting van het net toelaten met een grotere stiptheid bij stijgend gebruik. Daarbij zal rekening gehouden worden met alle huidige en toekomstige vormen van spoorvervoer.

De analyse zal eveneens een ruime consultatie omvatten van ten minste de spoorwegondernemingen, van de NMBS-Holding, van de gewestelijke vervoersmaatschappijen, van de representatieve organisaties van de reizigers en van de industriële sector, en van de infrastructuurbeheerders in de buurlanden. De intermodaliteit van het spoorvervoer met andere vervoerwijzen en de rol van het spoor in de globale mobiliteit op middellange en lange termijn moeten speciale aandacht krijgen. DGVL wordt nauw betrokken bij de opzet en

déroulement de cette étude.

het verloop van deze studie.

Les résultats de cette étude déboucheront sur:

De resultaten van deze studie zullen leiden tot:

- jusqu'à 2012: des mesures ayant surtout un impact sur une utilisation plus efficace et plus efficiente du réseau ferroviaire;
- pour la période à partir de 2013: la définition des adaptations du réseau pour en étendre la capacité, et la justification de l'aménagement de nouvelles infrastructures en complément de la poursuite de l'optimalisation de l'utilisation.

- voor de jaren tot en met 2012: maatregelen die vooral impact hebben op een meer effectieve en meer efficiënte benutting van het spoornet;
- voor de periode vanaf 2013: beoordeling van aanpassingen aan het netwerk, van uitbreiding van de capaciteit, en motivering van de aanleg van nieuwe infrastructuren aanvullend op een verdere optimalisering van de benutting.

L'étude se déroulera comme suit:

De studie zal als volgt verlopen:

- établir un plan d'approche en concertation avec la DGTT, en ce compris un cahier des charges pour l'adjudication de l'étude (dans les trois mois suivant la clôture du contrat de gestion);
- finaliser la procédure d'adjudication;
- une description de l'état actuel du réseau, de la quantité et de la qualité de la production, ainsi que du plan d'investissement 2008-2012;
- une description de l'évolution attendue du marché du transport ferroviaire à l'horizon 2020-2030, ce compte tenu des différentes perspectives économiques et des différentes options politiques en matière de réglementation;
- examiner à quels endroits et quand on pourra s'attendre à des points faibles; comment ces points faibles pourront être évités à court terme via une meilleure utilisation et sans investissements supplémentaires majeurs; et enfin, comment pourra-t-on remédier à l'avenir à ces points faibles grâce à la poursuite de l'optimalisation de l'utilisation et grâce à de nouveaux investissements;
- formuler des propositions d'actions à court terme: optimalisation de l'utilisation de la capacité, inventaire des mesures et points d'attention susceptibles de déboucher sur un

- een plan van aanpak opstellen in overleg met DGVL, met inbegrip van een lastenboek voor de aanbesteding van de studie (binnen drie maanden na de afsluiting van het beheerscontract);
- de aanbestedingsprocedure afwerken;
- een beschrijving van de huidige toestand van het net, van de kwantiteit en kwaliteit van de productie, en van het investeringsplan 2008-2012;
- een beschrijving van de verwachte evolutie van de markt voor spoorvervoer met horizon 2020-2030, waarbij rekening gehouden wordt met verschillende economische vooruitzichten en verschillende beleidsopties met betrekking tot de regelgeving;
- onderzoeken waar en wanneer knelpunten kunnen verwacht worden; hoe deze knelpunten op korte termijn kunnen vermeden worden via een betere benutting en zonder belangrijke bijkomende investeringen; en tenslotte, hoe de knelpunten op lange termijn opgevangen kunnen worden via verdere optimalisering van de benutting en via nieuwe investeringen;
- voorstellen formuleren voor acties op korte termijn: optimalisatie van de benutting van de capaciteit, inventaris van maatregelen en aandachtspunten die tot een

service des trains plus ponctuel, benchmarking avec l'étranger, gestion de la capacité et gestion du trafic, et ajustement limité du plan d'investissement 2008-2012;

stiptere treindienst kunnen leiden, benchmarking met het buitenland, capaciteitsbeheer en verkeersleiding en beperkte bijsturing van het investeringsplan 2008-2012;

- formuler des propositions d'actions à long terme: si possible, poursuite de l'optimalisation de la capacité et des méthodes de travail, et élaboration d'un plan d'investissement 2013-2025.

- voorstellen formuleren voor acties op lange termijn: verdere optimalisatie van de capaciteit en de werkwijzen waar mogelijk, en ontwerp van een investeringsplan 2013-2025.

Les résultats de cette étude devront être disponibles au plus tard dix-huit mois après la signature du présent contrat.

De resultaten van deze studie moeten beschikbaar zijn uiterlijk achttien maanden na ondertekening van dit contract.

B. Les cinq missions de service public d'Infrabel

Art. 3

Infrabel assume les missions de service public qui lui sont imparties par l'article 199 de la Loi sur les entreprises publiques et la réglementation en vigueur:

- 1° l'acquisition, la construction, le renouvellement, l'entretien et la gestion de l'infrastructure ferroviaire;
- 2° la gestion des systèmes de régulation et de sécurité de cette infrastructure;
- 3° la fourniture aux entreprises ferroviaires des services tels que définis par la Loi sur l'infrastructure;
- 4° la répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire disponibles, dans le respect des principes et procédures définis par la Loi sur l'infrastructure et ses arrêtés d'exécution;
- 5° la tarification, la facturation et la perception des redevances d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire et des services visés au 3°, dans le respect des principes et procédures définis par la loi et ses arrêtés d'exécution.

À titre transitoire et jusqu'à l'achèvement des dossiers en cours, en application de l'article 60 de la Loi sur la sécurité de l'exploitation, Infrabel continue à assumer la certification du personnel des entreprises ferroviaires et du matériel roulant amenés à circuler sur l'infrastructure ferroviaire belge.

1. Première mission: Garantir une infrastructure performante

a. Infrastructure

Art. 4

La description de l'infrastructure ferroviaire figure en annexes 6 et 6.1.

B. De vijf opdrachten van openbare dienst van Infrabel

Art. 3

Infrabel neemt de opdrachten van openbare dienst op zich die haar zijn toegewezen in artikel 199 van de Wet Overheidsbedrijven en in de geldende reglementering:

- 1° de verwerving, de bouw, de vernieuwing, het onderhoud en het beheer van de spoorweginfrastructuur;
- 2° het beheer van de regel- en veiligheidssystemen van die infrastructuur;
- 3° het leveren van diensten aan de spoorwegondernemingen zoals bepaald in de Wet Infrastructuur;
- 4° de verdeling van de beschikbare capaciteiten van de spoorweginfrastructuur, met inachtneming van de principes en procedures die door de Wet Infrastructuur en haar uitvoeringsbesluiten zijn vastgelegd;
- 5° de tarifiering, de facturering en de inning van de vergoedingen voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur en diensten onder 3°, volgens de principes en de procedures die door de wet en haar uitvoeringsbesluiten zijn vastgelegd;

Bij wijze van overgang en tot de dossiers in behandeling afgerond zijn, blijft Infrabel volgens artikel 60 van de Wet Exploitatieveiligheid instaan voor de certificering van het personeel van de spoorwegondernemingen en van het rollend materieel dat op de Belgische spoorweginfrastructuur zal rijden.

1. Eerste opdracht: Zorgen voor een performante infrastructuur

a. Infrastructuur

Art. 4

De omschrijving van de spoorinfrastructuur bevindt zich in de bijlagen 6 en 6.1.

b. Entretien et gestion de l'infrastructure

Art. 5

Les travaux d'entretien courant sont programmés dans le cadre de blancs-travaux. Les blancs-travaux sont des capacités réservées lors de l'élaboration des horaires. Une vue d'ensemble des blancs-travaux est disponible dans le document de référence du réseau.

Infrabel s'efforce de faire coïncider au mieux les blancs-travaux avec le temps effectif nécessaire pour l'exécution de l'entretien afin que la capacité puisse être utilisée de manière optimale par les entreprises ferroviaires.

Les travaux effectués en vue du maintien (travaux de renouvellement des voies) ou de l'accroissement de la capacité et les travaux ayant une forte incidence sur le trafic sont programmés dans l'horaire sous forme de réservations de capacité. L'incidence de ces réservations de capacité sur le trafic peut être incorporée dans l'horaire des trains ou si nécessaire, faire l'objet d'une modification temporaire de l'horaire.

Infrabel se concerte avec les entreprises ferroviaires concernées afin de déterminer les modifications d'horaire requises pour l'exécution des travaux.

Infrabel met tout en œuvre afin que ces modifications soient compatibles avec les objectifs stratégiques de ces entreprises. Elle informe le Régulateur du résultat des négociations éventuelles avec les entreprises ferroviaires et des mesures qu'elle met en œuvre.

b. Onderhoud en beheer van de infrastructuur

Art. 5

De werken voor gewoon onderhoud worden geprogrammeerd aan de hand van werkvensters. De werkvensters zijn capaciteiten die worden gereserveerd bij het opstellen van de dienstregeling. Een overzicht van de werkvensters is beschikbaar in de Netverklaring.

Infrabel streeft ernaar om de werkvensters zo goed mogelijk te laten samenvallen met de effectieve tijd nodig om het onderhoud uit te voeren zodat de capaciteit optimaal kan worden gebruikt door de spoorwegondernemingen.

De werken die worden uitgevoerd met het oog op het behoud (spoorvernieuwingswerken) of de uitbreiding van de capaciteit en de werken die een grote weerslag hebben op het verkeer worden in de dienstregeling geprogrammeerd in de vorm van capaciteitsvoorzieningen. De weerslag van die capaciteitsvoorzieningen op het verkeer kan verwerkt zijn in de treindienstregeling of indien nodig het voorwerp zijn van een tijdelijke wijziging van de dienstregeling.

Infrabel overlegt met de betrokken spoorwegondernemingen om de wijzigingen in de dienstregeling te bepalen die nodig zijn voor de uitvoering van de werkzaamheden.

Infrabel stelt alles in het werk opdat die wijzigingen in overeenstemming zouden zijn met de strategische doelstellingen van die ondernemingen. Ze informeert de Regulator over de resultaten van de eventuele onderhandelingen met de spoorwegondernemingen en over de maatregelen die ze treft.

2. Deuxième mission: **Garantir un trafic ferroviaire fluide et sûr**

a. Régulation du réseau

Art. 6

Infrabel est chargée de gérer le trafic ferroviaire de manière sûre en évitant les conflits de circulation, et de commander le fonctionnement des éléments de l'infrastructure (aiguillages et signalisation) à cet effet. Infrabel prend toutes dispositions pour assurer et améliorer la régularité et la fiabilité du trafic.

Afin de garantir le niveau de service et de qualité de l'infrastructure ferroviaire et la compatibilité avec les circulations programmées des trains, Infrabel se concerte avec les entreprises ferroviaires.

b. Application et contrôle des normes techniques et règles de sécurité

Art. 7

Infrabel contribue avec les autorités compétentes (DGTT, le SSICF et organe d'enquête) et les experts dûment désignés par celles-ci au respect de l'ensemble des règles nationales de sécurité et des spécifications techniques d'interopérabilité (STI).

A cette fin et dans l'intérêt de l'amélioration de la sécurité ferroviaire, le SSICF met en place, après consultation d'Infrabel, une procédure visant à organiser les contrôles relatifs à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire. Infrabel est à la disposition du SSICF pour collaborer à l'exécution de ces contrôles.

c. Ordre de priorité en temps réel

Art. 8

Infrabel gère la répartition effective des sillons en temps réel de manière à atteindre une régularité et une fluidité optimales des circulations sur le réseau, en veillant à ce que les circulations de types différents s'intègrent

2. Tweede opdracht: **Vlot en veilig treinverkeer verzekeren**

a. Regulering van het net

Art. 6

Infrabel is verantwoordelijk voor het conflictvrij en veilig leiden van het treinverkeer en het daartoe bedienen van de infrastructuur (wissels en seinen). Infrabel treft alle maatregelen om de stiptheid en de betrouwbaarheid van het verkeer te verzekeren en te verbeteren.

Om het niveau van dienstverlening en kwaliteit van de spoorweginfrastructuur te waarborgen en te zorgen voor een compatibiliteit met het geprogrammeerde treinverkeer, pleegt Infrabel overleg met de spoorwegondernemingen.

b. Toepassing en controle van de technische normen en veiligheidsregels

Art. 7

Infrabel werkt, samen met de bevoegde overheden (DGVL, DVIS en onderzoeksorgaan) en de door hen aangestelde deskundigen, aan de inachtneming van alle nationale veiligheidsregels en de technische specificaties interoperabiliteit (TSI).

Daartoe, en in het belang van een verbeterde spoorwegveiligheid, voert DVIS na overleg met Infrabel een procedure in teneinde de controles te organiseren inzake het gebruik van de spoorweginfrastructuur. Infrabel staat ter beschikking van DVIS om mee te werken aan de uitvoering van die controles.

c. Voorrangsregels in realtime

Art. 8

Infrabel beheert de effectieve verdeling van de rijpaden in realtime opdat een optimale stiptheid en vlotheid van het verkeer op het net wordt bereikt, en waarbij erover gewaakt wordt dat de verschillende verkeerstypes harmonieus

harmonieusement. Elle s'assure constamment que sa gestion en temps réel des sillons est compatible avec la bonne exécution des missions de service public du groupe SNCB.

3. Troisième mission: **Fournir des services ferroviaires aux sociétés de chemin de fer**

Art. 9

La teneur des services fournis par le gestionnaire de l'infrastructure aux entreprises ferroviaires est défini à l'annexe I de la Loi sur l'infrastructure et repris dans le document de référence du réseau.

Infrabel aidera toute entreprise ferroviaire ayant une demande spécifique concernant un service ferroviaire non offert par Infrabel à trouver une solution adaptée. Les noms des personnes de contact sont mentionnés dans le Document de Référence du Réseau.

4. Quatrième mission: **Attribuer la capacité aux entreprises ferroviaires de manière équitable et non discriminatoire**

Art. 10

Infrabel répartit les capacités disponibles de l'infrastructure ferroviaire de manière équitable et non discriminatoire en visant une utilisation optimale de cette infrastructure et la satisfaction des besoins raisonnables des entreprises ferroviaires. Elle informe le Régulateur des mesures prises.

Infrabel peut désigner des infrastructures spécifiques à utiliser pour des types déterminés de services de transport ferroviaire après avoir organisé une concertation avec la DGTT.

Infrabel s'efforce de satisfaire toutes les demandes de capacités de l'infrastructure ferroviaire dans le respect des dispositions réglementaires et en tenant compte du calendrier du processus de répartition défini

géintegreerd worden. Ze verzekert zich er constant van dat haar beheer in realtime van de rijpaden verenigbaar is met de goede uitvoering van de opdrachten van openbare dienst van de NMBS-groep.

3. Derde opdracht: **Spoorgebonden diensten leveren aan spoorwegondernemingen**

Art. 9

De inhoud van de diensten die de infrastructuurbeheerder aan de spoorwegondernemingen levert is in bijlage I van de Wet Infrastructuur bepaald en in de Netverklaring overgenomen.

Infrabel zal elke spoorwegonderneming die een specifieke vraag heeft over een spoorgebonden dienst die niet door Infrabel aangeboden wordt, helpen bij het vinden van een geschikte oplossing. De namen van de contactpersonen worden vermeld in de Netverklaring.

4. Vierde opdracht: **Capaciteit toewijzen aan spoorwegondernemingen op een billijke en niet-discriminerende wijze**

Art. 10

Infrabel verdeelt de beschikbare capaciteit van de spoorweginfrastructuur op een billijke en niet-discriminerende wijze met het oog op een optimaal gebruik van deze infrastructuur en om aan de redelijke behoeften van de spoorwegondernemingen te voldoen. Ze informeert de Regulator over de getroffen maatregelen.

Infrabel kan na overleg met DGVL specifieke infrastructuren aanduiden die voor bepaalde types van spoorvervoerdiensten gebruikt moeten worden.

Infrabel spant zich in om te voldoen aan elke vraag naar spoorweginfrastructuurcapaciteit met inachtneming van de reglementaire bepalingen en rekening houdend met het tijdpad van het toewijzingsproces zoals beschreven in

dans le document de référence du réseau.

Infrabel prend toute mesure pour faciliter l'introduction des demandes de capacités des entreprises ferroviaires ainsi que l'établissement de sillons qui empruntent le réseau de plusieurs gestionnaires d'infrastructures ferroviaires. À cette fin, elle s'efforce d'utiliser les technologies de l'information les plus avancées et contribue à assurer la meilleure coordination des systèmes de répartition des capacités pour le trafic international.

Infrabel répartira la capacité dans les faisceaux de formation des trains de voyageurs de façon à ce que cette répartition n'entrave pas l'exécution de la mission de service public transport de voyageurs en service national.

Infrabel répond à toute demande d'information de la DGTT et du Régulateur relative à l'exercice de la présente mission de service public.

5. Cinquième mission: **Fixer le tarif des sillons et des services**

a. Tarification

Art. 11

Infrabel fixe les redevances d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire pour les services qu'elle rend dans le respect des règles fixées dans la Loi de l'infrastructure.

La manière dont Infrabel fixe la redevance d'utilisation doit être transparente.

L'application de la redevance vis-à-vis des différents exploitants doit être non discriminatoire. Infrabel doit être capable de prouver que les redevances d'utilisation de l'infrastructure qui sont réellement facturées à chaque exploitant conformément aux articles 49 à 60 de la Loi sur l'infrastructure et ses arrêtés d'exécution, sont conformes à la méthode, à la réglementation et, le cas échéant, aux barèmes définis dans le document de référence du

de Netverklaring.

Infrabel neemt alle maatregelen om het indienen van de capaciteitsaanvragen door de spoorwegondernemingen, alsook het opstellen van rijpaden die over de netten van verschillende spoorweginfrastructuurbeheerders lopen, te vergemakkelijken. Ze spant zich in om de meest geavanceerde informatietechnologie in te zetten en draagt bij tot een betere coördinatie van de stelsels voor toewijzing van capaciteiten voor het internationaal verkeer.

Infrabel zal de capaciteit in de vormingsbundels van de reizigerstreinen zodanig verdelen dat deze verdeling de uitvoering van de opdracht van openbare dienst reizigersvervoer in nationale dienst niet in het gedrang brengt.

Infrabel antwoordt op elke vraag om informatie van DGVL en de Regulator over de uitvoering van deze opdracht van openbare dienst.

5. Vijfde opdracht: **Het tarief voor rijpaden en diensten vastleggen**

a. Bepaling van de tarieven

Art. 11

Infrabel bepaalt de vergoedingen voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur voor de door haar geleverde diensten in naleving van de regels vastgelegd in de Wet Infrastructuur.

De wijze waarop Infrabel de gebruiksvergoeding bepaalt, moet transparant zijn.

De toepassing van de gebruiksvergoeding t.o.v. de verschillende exploitanten moet niet-discriminerend zijn. Infrabel moet kunnen aantonen dat de vergoedingen voor het gebruik van de infrastructuur die aan elke exploitant daadwerkelijk gefactureerd worden overeenkomstig de artikels 49 tot 60 van de Wet Infrastructuur en haar uitvoeringsbesluiten, conform zijn met de methodologie, de voorschriften en, indien van toepassing, met de

réseau.

L'indexation des prix unitaires a lieu chaque année au 1^{er} janvier. Cette indexation correspond à une moyenne pondérée de « l'indice santé » (65%) et de « l'indice services » (35%) des prix à la consommation. L'indice de référence est celui du mois de novembre qui précède l'adaptation de l'indice.

Infrabel met à disposition sur son site internet (*business corner*) un outil de simulation des prix grâce auquel une entreprise ferroviaire peut encoder un trajet spécifique - national ou international – et obtenir l'ordre de prix attendu pour ce trajet. Si l'entreprise ferroviaire souhaite des informations tarifaires complémentaires, Infrabel lui fournira ces informations dans les meilleurs délais.

b. Etude concernant les paramètres tarifaires

Art. 12

Infrabel a entamé une étude visant à objectiver les paramètres utilisés dans le calcul des redevances. Cette étude vise également à mieux structurer les redevances dans la perspective d'une optimisation de l'usage de l'infrastructure. Dans ce contexte, Infrabel a établi un modèle d'attribution des coûts aux divers produits selon la méthodologie générale définie dans la décision du 6 décembre 2007 du Régulateur. Le modèle sera affiné et adapté progressivement. Sur la base des résultats émanant de ce modèle, Infrabel justifiera et calibrera la valeur des différents paramètres utilisés dans les formules de calcul de la redevance d'utilisation. Infrabel proposera une adaptation des paramètres utilisés dans la formule de tarification de sorte à répondre aux notions des coûts proposée par la réglementation européenne. Dans cet esprit, Infrabel procède à:

parameters van de Netverklaring.

De indexering van de eenheidsprijzen gebeurt elk jaar op 1 januari. Deze indexering stemt overeen met een gewogen gemiddelde van de “gezondheidsindex” (65%) en de “dienstenindex” (35%) van de consumptieprijzen. De referentie-index is deze van de maand november die aan de indexaanpassing voorafgaat.

Infrabel voorziet op haar website (*business corner*) een prijssimulatietool aan de hand waarvan een spoorwegonderneming een specifiek - nationaal of internationaal - traject kan ingeven en hiervoor de verwachte grootteorde van prijs kan terugvinden. Indien bijkomende prijsinformatie gewenst wordt door de spoorwegonderneming, verleent Infrabel alle nodige informatie binnen een zo kort mogelijke termijn.

b. Studie over de tariefparameters

Art. 12

Infrabel heeft een studie aangevat om de bij de berekening van de vergoedingen gebruikte parameters objectiever te maken. Deze studie is tevens bedoeld om de vergoedingen beter te structureren met het oog op een optimaal gebruik van de infrastructuur. In dit kader heeft Infrabel een model opgesteld voor de toerekening van de kosten aan de diverse producten, overeenkomstig de algemene methodologie die in de beslissing van 6 december 2007 van de Regulator is bepaald. Het model zal verfijnd en gaandeweg aangepast worden. Op basis van de uit dat model voortvloeiende resultaten zal Infrabel de waarde van de verschillende parameters in de berekeningsformules voor de gebruiksvergoeding onderbouwen en verfijnen. Infrabel zal een aanpassing voorstellen van de parameters die in de tarifieringsformule gebruikt worden, zodat er overeenstemming wordt bereikt met de kostenbegrippen die in de Europese regelgeving zijn vooropgesteld. In dit opzicht zorgt Infrabel voor:

- une actualisation de l'étude déjà réalisée par le passé, vers la fin 2008;
- une nouvelle étude qui s'achèvera au plus tard fin 2011, lorsqu'il sera possible de tenir compte des données provenant du système ERP.
- een actualisering van de studie die in het verleden reeds gebeurde, tegen eind 2008;
- een nieuwe studie die uiterlijk eind 2011 zal afgewerkt worden, wanneer het mogelijk zal zijn rekening te houden met de gegevens afkomstig van het ERP-systeem.

Infrabel suit de près les évolutions à ce sujet au niveau européen, et adapte sa méthode d'imputation en fonction des meilleures pratiques internationales reconnues.

Infrabel volgt van nabij de ontwikkelingen op Europees niveau en stemt haar methode van toerekening af op de internationaal erkende *best practices*.

Tous les six mois, Infrabel adresse au Ministre de la Mobilité et à la DGTT un rapport détaillé concernant l'évolution de ces études et du contexte européen; en fonction de ces évolutions, la formule utilisée sera, si nécessaire, améliorée, en concertation avec les autorités compétentes.

Om de zes maanden brengt Infrabel een omstandig verslag uit bij de Minister van Mobiliteit en DGVL over de vorderingen van die studies en de evolutie van de Europese context; in functie van die evolutie wordt de gebruikte formule zo nodig verbeterd, in overleg met de bevoegde overheden.

c. Surveillance

c. Toezicht

Art. 13

Art. 13

La DGTT et le Régulateur peuvent consulter tous les éléments qui interviennent dans le calcul de la redevance. À sa demande, le Régulateur a un droit de regard sur les factures établies par Infrabel concernant la redevance d'utilisation de l'infrastructure.

DGVL en de Regulator mogen alle elementen raadplegen die medebepalend zijn bij het berekenen van de vergoeding. Op zijn verzoek heeft de Regulator inzagerecht op de facturen die Infrabel opstelt aangaande de vergoeding voor het gebruik van de infrastructuur.

II. Sécurité

A. Sécurité d'exploitation

1. Gestion de crise

Art. 14

Le plan d'urgence et d'intervention est un élément essentiel du système de gestion de la sécurité d'Infrabel. Infrabel gère les situations de crise conformément aux dispositions de ce plan et en accord avec les autorités publiques compétentes.

2. Mise en service des sous-systèmes

Art. 15

Dans le cas de projets d'investissement ferroviaire nécessitant une autorisation de mise en service de sous-système par le SSICF, Infrabel constituera depuis le début de l'étude du projet, un dossier de mise en service à adapter en fonction des évolutions.

Afin de répondre au mieux aux dispositions du Titre IV de l'arrêté royal du 28 décembre 2006 relatif à l'interopérabilité du système ferroviaire européen à grande vitesse et du système européen conventionnel, Infrabel et le SSICF se sont concertés pour mettre en place les procédures les plus adéquates. Un schéma de procédure adopté en commun est publié sur le site du SPF Mobilité et Transports.

Chaque trimestre, Infrabel transmettra à la DGTT un rapport expliquant l'état d'avancement de tous les dossiers en cours.

3. Sécurité des passages à niveau

Art. 16

Infrabel établit un plan "Passages à niveau 2008-2015" visant à améliorer de manière structurelle la sécurité aux passages à niveau et met en oeuvre ce plan comme il se doit.

II. Veiligheid

A. Exploitatieveiligheid

1. Crisisbeheer

Art. 14

Het nood- en interventieplan is een essentieel element van het veiligheidsbeheersysteem van Infrabel. Infrabel beheert de noodsituaties conform de bepalingen van dat plan en in overleg met de bevoegde overheden.

2. Indienstelling van subsystemen

Art. 15

Bij investeringsprojecten waarvoor de toelating tot indienstelling van subsystemen vereist is vanwege DVIS, stelt Infrabel van bij het begin van de studie een indienstellingsdossier op dat wordt aangepast volgens de evolutie.

Om zo goed mogelijk te beantwoorden aan de bepalingen van Titel IV van het koninklijk besluit van 28 december 2006 betreffende de interoperabiliteit van het trans-Europese hogesnelheidsspoorwegsysteem en van het conventionele spoorwegsysteem, hebben Infrabel en DVIS overleg gepleegd om de efficiëntste procedures toe te passen. Er wordt een gemeenschappelijk aanvaarde procedure gepubliceerd op de website van de FOD Mobiliteit en Vervoer.

Ieder kwartaal zal Infrabel een verslag overmaken aan DGVL waarin de status van alle lopende dossiers toegelicht wordt.

3. Veilige overwegen

Art. 16

Infrabel stelt een plan "Overwegen 2008-2015" op om de veiligheid aan de overwegen structureel te verbeteren en voert dit plan naar behoren uit.

Ce plan vise, pour la fin 2015, à réduire de 25% par rapport à 2007 le nombre annuel d'accidents aux passages à niveau et le nombre de personnes contusionnées, blessées et décédées lors d'accidents aux passages à niveau situés sur des voies gérées par Infrabel et en dehors des zones portuaires. Infrabel se concertera avec les autorités portuaires afin de réduire également les accidents dans les zones portuaires. Le plan s'inscrit dans une vision à long terme, le but étant de poursuivre encore après 2015 cette tendance à la baisse du nombre d'accidents.

Lors de l'établissement de ce plan, Infrabel tient compte des expériences vécues lors du "Plan stratégique 2005-2007 relatif aux passages à niveau". La suppression de passages à niveau, la diminution du nombre de passages à niveau de 3^{ème} et de 4^{ème} catégorie, l'exécution d'adaptations de la voirie et des voies (notamment adaptation de la signalisation) et l'organisation de campagnes de sensibilisation, qui constituaient le coeur du plan 2005-2007, continuent à faire partie du nouveau plan.

Le nouveau plan "Passages à niveau 2008-2015" sera cependant étayé par les résultats des analyses de risques qui ont été réalisées au moyen du modèle de calcul qu'Infrabel s'est procuré en 2007. Le plan prévoira ensuite un projet-pilote pour l'installation aux passages à niveau de poteaux-radars dotés de caméras électroniques qui permettront de savoir si l'usager de la route ignore fréquemment la signalisation. Pour l'installation de ces poteaux-radars et le traitement des données, Infrabel se concertera avec les autorités compétentes en la matière. En cas d'évaluation positive de ce projet-pilote, l'installation de ces poteaux-radars sera reprise de manière standard dans le plan pour une série de passages à niveaux.

Le plan mentionne les moyens financiers qu'Infrabel inscrit chaque année à son budget pour l'exécution de cette mesure.

Le plan "Passages à niveau 2008-2015" est présenté à la validation de la DGTT et à l'approbation des Ministres de la Mobilité et des Entreprises publiques au plus tard six mois

Dit plan streeft ernaar om tegen eind 2015 het jaarlijks aantal ongevallen aan overwegen en het aantal gekneusde, gekwetste en dodelijke slachtoffers bij ongevallen aan overwegen - gelegen op de sporen beheerd door Infrabel en buiten de havengebieden - met 25 % te doen afnemen ten opzichte van deze aantallen in 2007. Infrabel zal overleg plegen met de havenautoriteiten om de ongevallen in de havengebieden eveneens te beperken. Het plan kadert in een langetermijnvisie om deze vooropgestelde dalende trend van het aantal ongevallen ook na 2015 verder te zetten.

Bij het opstellen van dit plan houdt Infrabel rekening met de ervaringen opgedaan met het "Strategisch Plan 2005-2007 inzake overwegen". Het afschaffen van overwegen, het verminderen van het aantal overwegen van 3de en 4de categorie, het uitvoeren van weg- en spoorwegaanpassingen (o.a. aanpassing signalisatie) en het organiseren van sensibiliseringscampagnes, die de essentie vormden van het plan 2005-2007, blijven onderdeel uitmaken van het nieuwe plan.

Het nieuwe plan "Overwegen 2008-2015" zal echter onderbouwd zijn met de resultaten van de risicoanalyses, uitgevoerd met het in 2007 door Infrabel aangeschafte rekenmodel. Voorts zal het plan voorzien in een proefproject voor de plaatsing van flitspalen met elektronische camera's aan overwegen waarvan geweten is dat de weggebruiker courant de signalisatie negeert. Voor de installatie van deze flitspalen en de verwerking van de gegevens zal Infrabel overleg plegen met de voor deze materie bevoegde overheden. Bij een positieve evaluatie van dit proefproject zal de plaatsing van dergelijke flitspalen aan een aantal geselecteerde overwegen in het plan opgenomen worden.

Het plan maakt melding van de financiële middelen die Infrabel jaarlijks inschrijft in haar budget voor de uitvoering ervan.

Het plan "Overwegen 2008-2015" is beschikbaar ter validatie door DGVL en goedkeuring door de Ministers van Mobiliteit en van Overheidsbedrijven uiterlijk zes

après signature du présent contrat.

Infrabel rédige chaque année un rapport d'avancement relatif à l'exécution de ce plan. Le premier rapport est envoyé aux Ministres de la Mobilité et des Entreprises publiques via la DGTT au plus tard un an après la présentation du plan pour validation. Le rapport mentionne non seulement les activités réalisées au cours de l'année écoulée, mais les confronte aussi au planning. Le rapport mentionnera au moins les indicateurs de prestation suivants: le nombre de campagnes de sensibilisation réalisées, le nombre de passages à niveau supprimés, le nombre de changements de catégorie réalisés, le nombre d'adaptations de la voirie et des voies, le nombre d'accidents, de personnes contusionnées, blessées et décédées, le budget utilisé/prévu.

4. Lignes touristiques

Art. 17

Au moment de la signature du présent contrat, les cinq lignes suivantes sont exploitées par des tiers à des fins touristiques:

- a) ligne 132: Mariembourg – Treignes;
- b) ligne 21A/21B: Winterslag – Genk;
- c) ligne 128: Ciney - Spontin;
- d) ligne 58: Maldegem – Eeklo;
- e) ligne 52: Baasrode – Dendermonde.

A la demande du SSICF, préalablement à chaque saison touristique et en toutes hypothèses au minimum une fois par an, Infrabel, en tant qu'assistant technique du SSICF, contrôle la conformité des lignes touristiques précitées aux normes nationales de sécurité.

De tels contrôles s'effectuent sous l'autorité du SSICF auquel un rapport final sur l'état de l'infrastructure est remis par Infrabel dans les quinze jours de la visite.

Les prestations de contrôle d'Infrabel sont à la charge du tiers qui occupe les infrastructures contrôlées.

maanden na ondertekening van dit contract.

Infrabel maakt jaarlijks een voortgangsrapport op over de uitvoering van het plan. Het eerste rapport wordt via DGVL aan de Ministers van Mobiliteit en van Overheidsbedrijven gestuurd uiterlijk één jaar na voorlegging ter validatie van het plan. Het rapport vermeldt niet alleen de in het afgelopen jaar uitgevoerde activiteiten, maar toetst ze eveneens aan de planning. Minstens volgende prestatie-indicatoren worden in dit rapport vermeld: het aantal gerealiseerde sensibiliseringscampagnes, het aantal afgeschafte overwegen, het aantal gerealiseerde categorieverhogingen, het aantal weg- en spoorwegaanpassingen, het aantal ongevallen, gekneusde, gekwetste en dodelijke slachtoffers, het uitgegeven/geplande budget.

4. Toeristische lijnen

Art. 17

Bij het ondertekenen van dit contract, worden de volgende vijf lijnen uitgebaat door derden voor toeristische doeleinden:

- a) lijn 132 Mariembourg – Treignes;
- b) lijn 21A/21B Winterslag – Genk;
- c) lijn 128 Ciney – Spontin;
- d) lijn 58 Maldegem – Eeklo;
- e) lijn 52 Baasrode – Dendermonde.

Op verzoek van DVIS controleert Infrabel, in de hoedanigheid van technisch assistent van DVIS, vóór de aanvang van ieder toeristisch seizoen en hoe dan ook eenmaal per jaar de conformiteit van de voormelde toeristische lijnen met de nationale veiligheidsnormen.

Zulke controles worden uitgevoerd onder het gezag van DVIS, aan wie Infrabel binnen vijftien dagen na de controle een eindverslag over de staat van de infrastructuur bezorgt.

De controleprestaties van Infrabel zijn ten laste van de derde die de gecontroleerde infrastructuren gebruikt.

B. Plan d'action relatif aux suicides

Art. 18

Sur la base des statistiques d'accidents des dix dernières années, Infrabel établit une liste des endroits qui, plus que d'autres, sont exposés aux suicides ou tentatives de suicide (par ex. ligne de chemin de fer située à proximité d'un centre psychiatrique). Cette liste est accompagnée d'un plan d'action préalablement concerté avec différentes parties concernées (centres psychiatriques, ministres communautaires concernés, autorités locales telles que les administrations communales et les zones de police) et qui énumère les mesures visant à réduire le nombre de suicides ou de tentatives de suicides à ces endroits.

Infrabel transmet cette liste et le plan d'action correspondant aux Ministres de la Mobilité et des Entreprises publiques via la DGTT au plus tard six mois après la signature du présent contrat.

En collaboration avec toutes les parties concernées, Infrabel exécute ce plan d'action comme il se doit dans un délai de trois ans suivant la date de signature du présent contrat.

B. Actieplan met betrekking tot zelfdodingen

Art. 18

Aan de hand van de ongevalstatistieken van de laatste tien jaar stelt Infrabel een lijst op van de plaatsen die, meer dan andere, gevoelig zijn voor zelfdodingen of pogingen daartoe (vb. spoorweg in de nabijheid van een psychiatisch centrum). Deze lijst gaat vergezeld van een actieplan dat vooraf besproken werd met diverse betrokken partijen (psychiatrische centra, de betrokken gemeenschapsministers, plaatselijke autoriteiten zoals gemeentebesturen en politiezones) en dat voorstellen van maatregelen opsomt om op deze plaatsen het risico tot zelfdoding of poging daartoe te verlagen.

Infrabel stuurt deze lijst en bijbehorend actieplan via DGVL aan de Ministers van Mobiliteit en van Overheidsbedrijven, uiterlijk zes maanden na ondertekening van dit contract.

Infrabel voert samen met alle betrokken partijen dit actieplan naar behoren uit binnen een termijn van drie jaar na datum van ondertekening van dit contract.

C. Sécurité sociétale

1. Services de sécurité

Art. 19

La sécurité des voyageurs et du personnel requiert une approche coordonnée entre l'intervention des pouvoirs publics et celle du Groupe SNCB.

L'intervention doit porter sur des mesures liées aux installations fixes, à leur aménagement ainsi que sur la manière dont le personnel est affecté sur le terrain.

2. Plan de sûreté

Art. 20

Pour le plan stratégique *Corporate Security* à rédiger et à réaliser par la SNCB Holding (en concertation avec la SNCB et Infrabel), qui définit les objectifs stratégiques pour l'approche de la problématique globale de la sûreté sur le domaine ferroviaire, Infrabel connaît et assume son rôle, tout comme elle apporte son soutien à l'élaboration et à l'implémentation de ce plan. Ce plan stratégique couvrira tant la sécurité sociétale du personnel et des voyageurs que la protection de l'infrastructure affectée au transport de voyageurs et au transport de marchandises. En ce qui concerne le plan d'action qui y est repris à titre de prévention des attaques terroristes, celui-ci est conforme aux directives des plans de sûreté élaborés au sein du Comité fédéral pour la Sûreté du Transport ferroviaire.

Infrabel respectera le planning qui a été convenu avec la SNCB Holding (coordinateur) pour mettre au point et implémenter le plan stratégique *Corporate Security*. Le plan stratégique sera évalué chaque année par la SNCB Holding en collaboration avec la SNCB et Infrabel.

C. Sociale veiligheid

1. Veiligheidsdiensten

Art. 19

De veiligheid van de reizigers en het personeel vergt een gecoördineerde aanpak tussen het optreden van de overheden en dat van de NMBS-groep.

Het optreden moet slaan op maatregelen die betrekking hebben op de vaste installaties, hun inrichting, alsmede op de wijze waarop het personeel wordt ingezet op het terrein.

2. Veiligheidsplan

Art. 20

Bij het door de NMBS-Holding op te stellen en aan te sturen strategisch beleidsplan *Corporate Security* (dat afgestemd is met de NMBS en Infrabel), waarin de strategische doelstellingen bepaald worden voor de aanpak van de globale veiligheidsproblematiek op het spoorwegdomein, kent en vervult Infrabel haar rol en treedt ondersteunend op bij de uitwerking en de implementatie ervan. In dit strategische beleidsplan komen zowel de sociale veiligheid van het personeel en de reizigers als de beveiliging van de infrastructuur van het reizigers- en goederenvervoer aan bod. Wat het daarin opgenomen actieplan ter preventie van terroristische aanslagen betreft, is het conform aan de richtlijnen van en de beveiligingsplannen uitgewerkt binnen het Federaal Comité voor de Beveiliging van het Spoorwegvervoer.

Infrabel zal zich houden aan de planning die wordt overeengekomen met de NMBS-Holding (coördinator) om het strategische beleidsplan *Corporate Security* op punt te stellen en te implementeren. Het strategische beleidsplan zal jaarlijks door de NMBS-Holding worden geëvalueerd, in samenwerking met de NMBS en Infrabel.

III. Qualité du service

A. Principes généraux de la mesure de la qualité

Art. 21

Infrabel mesure la qualité des services offerts, à la fois sur base de critères objectifs et subjectifs. La mesure de la qualité est soit confiée à un organisme extérieur, soit validée par la DGTT et certifiée par un organisme extérieur. Cette certification est organisée à l'initiative de la DGTT.

Les objectifs et les résultats sont communiqués au public.

La DGTT et le Comité Consultatif des Usagers (CCU) sont associés à l'ensemble du processus de mesure de la qualité.

Infrabel est responsable de la mesure de la qualité pour ses propres missions. Cependant, les trois entreprises coopèrent, notamment par le biais de la conclusion de *Service Level Agreements* (SLA), pour optimiser les mesures, coordonner leurs procédures et lorsque c'est nécessaire, pour limiter les désagréments pour le public. Plus spécifiquement, la mesure de la qualité subjective, au moyen du baromètre qualité, est coordonnée pour éviter des procédures parallèles.

Les résultats de l'évolution des indicateurs objectifs et des indicateurs subjectifs (baromètre de qualité) seront présentés chaque année aux Ministres des Entreprises publiques et de la Mobilité, à la DGTT, aux autres sociétés du Groupe SNCB, au CCU et aux autres associations d'utilisateurs concernées.

III. Kwaliteit van de dienstverlening

A. Algemene principes van de kwaliteitsmeting

Art. 21

Infrabel meet de kwaliteit van de dienstverlening op basis van objectieve en subjectieve criteria. De kwaliteitsmeting wordt hetzij toevertrouwd aan een extern organisme, hetzij gevalideerd door DGVL en gecertificeerd door een extern organisme. Die certificering wordt georganiseerd op initiatief van DGVL.

De doelstellingen en resultaten worden aan het publiek meegedeeld.

DGVL en het Raadgevend Comité van de Gebruikers (RCG) zijn bij het gehele kwaliteitsmetingsproces betrokken.

Infrabel is verantwoordelijk voor de kwaliteitsmeting van haar eigen opdrachten. Niettemin werken de drie vennootschappen van de NMBS-groep, meer bepaald door middel van *Service Level Agreements* (SLA), samen voor het optimaliseren van de metingen, het coördineren van hun procedures en wanneer nodig voor het beperken van de hinder voor het publiek. In het bijzonder wordt de subjectieve kwaliteitsmeting, door middel van de kwaliteitsbarometer, gecoördineerd om parallelle procedures te vermijden.

Jaarlijks zullen de resultaten van de evolutie van de objectieve indicatoren en van de subjectieve indicatoren (kwaliteitsbarometer) meegedeeld worden aan de Minister van Overheidsbedrijven en de Minister van Mobiliteit, DGVL, de andere vennootschappen van de NMBS-groep, het RCG en andere betrokken gebruikersverenigingen.

B. Manuel de qualité

1 Généralités

Art. 22

Infrabel travaille avec un manuel de qualité en vue de réaliser une mesure objective de la qualité.

Ce manuel a pour but de déterminer:

- tous les aspects qualité pertinents et la manière dont ils doivent être suivis;
- les indicateurs qui constituent un bon critère pour ces aspects qualité;
- la manière dont ces indicateurs seront suivis;
- les objectifs de qualité et les perspectives de croissance de ces indicateurs;
- la manière dont et le délai endéans lequel les plaintes, aussi bien des entreprises ferroviaires que des voyageurs, seront traitées.

Infrabel soumet son manuel à la DGTT pour approbation au plus tard six mois après la signature du présent contrat.

Le manuel fait l'objet:

- d'une approbation par la DGTT et le CCU, sous réserve de certification;
- d'une certification par un contrôleur de qualité externe et agréé (auditeur), désigné par la DGTT pour le Groupe SNCB.

Si le manuel ne peut pas être certifié, l'auditeur en informe la DGTT. Infrabel dispose d'une période de six mois après sa notification pour adapter le manuel de qualité et à nouveau le soumettre pour approbation et certification.

L'auditeur veille à la bonne application des manuels de qualité et adresse chaque année à la DGTT un reporting à ce sujet. Si l'auditeur

B. Kwaliteitshandboek

1 Algemeen

Art. 22

Infrabel werkt met een kwaliteitshandboek, met het oog op het verrichten van de objectieve kwaliteitsmeting.

Doel van dit handboek is:

- het bepalen van alle relevante kwaliteitsaspecten en van de wijze waarop ze opgevolgd dienen te worden;
- het bepalen van de indicatoren die voor deze kwaliteitsaspecten een goede maatstaf vormen;
- het bepalen op welke manier deze indicatoren zullen opgevolgd worden;
- taakstellingen bepalen voor de kwaliteitsaspecten en een groeipad bepalen voor de indicatoren;
- het bepalen van de wijze waarop en de termijn waarbinnen klachten, zowel deze van spoorwegondernemingen als van reizigers, zullen behandeld worden.

Infrabel legt haar handboek ter goedkeuring voor aan DGVL, uiterlijk zes maanden na ondertekening van dit contract.

Het handboek is voorwerp van

- goedkeuring door DGVL en het RCG, onder voorbehoud van certificering;
- certificering door een erkende, externe kwaliteitsbewaker (auditor), aangesteld door DGVL, voor de NMBS-groep.

Indien het handboek niet kan gecertificeerd worden, brengt de auditor DGVL hiervan op de hoogte. Infrabel beschikt over een periode van zes maanden na bekendmaking hiervan om het kwaliteitshandboek bij te stellen en opnieuw ter goedkeuring en certificering voor te leggen.

De auditor waakt over de goede toepassing van de kwaliteitshandboeken en rapporteert hierover jaarlijks aan DGVL. Indien de auditor vaststelt

constate que l'application n'est pas satisfaisante, Infrabel dispose d'un délai de deux mois pour procéder à un ajustement.

2. Aspects qualitatifs

Art. 23

Le manuel de qualité traite au moins des aspects qualitatifs suivants. Pour les aspects marqués d'une astérisque, l'indicateur à appliquer est développé à l'annexe 4.

1. Fiabilité et régularité

- Non disponibilité imprévue
- Ajustement en cas de perturbation
- Rétablissement du fonctionnement après un dérangement important
- Ajustements de l'itinéraire
- Ponctualité*

2. Disponibilité*

3. Utilisation*

4. Optimalisation de l'offre

- Vitesse de référence
- Sillons, délais d'attente, ...

5. Information

- La diffusion de l'information en temps réel pour le public (annonces vocales et via les écrans) ainsi que celle des préposés des entreprises ferroviaires via les techniques les plus avancées. Attention particulière pour les incidents ou accidents provoquant une importante perturbation (médiat)
- La programmation des travaux d'entretien du réseau non intégrés dans l'horaire de service, et les conséquences sur le trafic (internet, affiches,...)
- La programmation et la réalisation des investissements de rénovation et d'extension du réseau, non intégrés

dat de toepassing niet voldoet, heeft Infrabel twee maanden de tijd voor bijstelling.

2. Kwaliteitsaspecten

Art. 23

Het kwaliteitshandboek behandelt ten minste de hierna opgesomde kwaliteitsaspecten. Voor de aspecten die aangeduid zijn met een asterisk, is de toe te passen indicator uitgewerkt in bijlage 4.

1. Betrouwbaarheid en stiptheid

- Ongeplande niet-beschikbaarheid
- Bijsturing in geval van verstoring
- Functieherstel na belangrijke verstoring
- Rijweginstellingen
- Stiptheid*

2. Beschikbaarheid*

3. Benutting*

4. Optimaliseren aanbod

- Refertesnelheid
- Rijpaden, wachttijden, ...

5. Informatie

- Realtime-informatievoorziening voor het publiek via omroep en via schermen, alsook voor de personeelsleden van de spoorwegondernemingen via de meest geavanceerde technieken. Bijzondere aandacht voor incidenten of ongevallen die een grote verstoring veroorzaken (media).
- De programmering van onderhoudswerken van het net die niet in de dienstregeling opgenomen zijn, en de gevolgen voor het verkeer (internet, affiches, ...)
- De programmering en verwezenlijking van de investeringen voor vernieuwing en

dans l'horaire de service, et les conséquences sur le trafic (internet, affiches,...)

- Les informations relatives à la ponctualité
- Les statistiques relatives à l'évolution du trafic, et à la vitesse commerciale telles qu'elles sont détaillées à l'annexe 5. (internet, affiches,...)

6. Facilités de transfert

- Conformité aux normes REVALOR*
- Propreté*
- Remplacement ou réparation durable et dans les meilleurs délais d'équipements présentant des dysfonctionnements chroniques (ascenseurs, escalators, éclairage, ...)
- Remise en état des dégradations causées par le vandalisme

7. Accessibilité

- Nombre de gares et de points d'arrêt entièrement accessibles au moyen d'ascenseurs ou de rampes d'accès
- Pourcentage de voyageurs montés dans ces gares et points d'arrêt
- Nombre de gares et de points d'arrêt avec hauteur de quai standardisée
- Nombre de gares et de points d'arrêt où des lignes de sécurité ont été tracées sur les quais en dur
- Nombre de gares et de points d'arrêt où des dalles d'avertissement ont été posées le long du bord des quais, en se fixant un objectif par étapes, tant géographique que du point de vue du pourcentage de voyageurs et du type d'infrastructure concerné

uitbreiding van het net die niet in de dienstregeling opgenomen zijn, en de gevolgen voor het verkeer (internet, affiches, ...)

- De informatie over de stiptheid
- De statistieken met betrekking tot de evolutie van het verkeer en de commerciële snelheid zoals opgesomd in Bijlage 5 (internet, affiches, ...)

6. Transfervoorzieningen

- Voldoen aan de REVALOR-normen*
- Netheid*
- De uitrustingen die chronische defecten vertonen (liften, roltrappen, verlichting, ...) zo spoedig mogelijk vervangen of duurzaam herstellen
- De beschadigingen herstellen die worden veroorzaakt door vandalisme

7. Toegankelijkheid

- Aantal stations en stopplaatsen dat volledig toegankelijk is met liften of toegangshellingen
- Procentueel aandeel opstappende reizigers in deze stations en stopplaatsen
- Aantal stations en stopplaatsen met gestandaardiseerde perronhoogte
- Aantal stations en stopplaatsen waar veiligheidslijnen werden aangebracht op de verharde perrons
- Aantal stations en stopplaatsen waar waarschuwingstegels werden aangebracht langs de perronboorden waarbij een gefaseerde doelstelling voorop wordt gesteld, zowel geografisch als wat betreft het percentage reizigers en het betrokken type infrastructuur

8. Intermodalité marchandises
- Nombre de raccordements industriels
 - Liste des terminaux multimodaux raccordés au réseau
 - Liste des tronçons non compatibles avec le profil de chargement P70
9. Intermodalité personnes
- Correspondance avec les transports publics régionaux, en ce qui concerne la responsabilité d'Infrabel
 - Quais accessibles aux vélos
 - Hauteur de quai
10. Relation avec les entreprises ferroviaires clientes
11. Gestion des plaintes
12. Autres aspects tels qu'une couverture de qualité du réseau GSM et internet.

8. Intermodaliteit goederen
- Aantal industriële aansluitingen
 - Lijst van de multimodale terminals aangesloten op het net
 - Lijst van de baanvakken niet compatibel met het laadprofiel P70
9. Intermodaliteit personen
- Overstap regionaal openbaar vervoer, voor wat betreft verantwoordelijkheid Infrabel
 - Perrons toegankelijk met fietsen
 - Perronhoogte
10. Relatie met de klanten spoorwegondernemingen
11. Klachtenbeheer
12. Overige aspecten zoals kwaliteitsvol GSM-gebruik en internet.

C. Baromètre de qualité

Art. 24

La perception de la qualité par le client est mesurée au moyen d'enquêtes qui constituent le baromètre de qualité. Ce baromètre de qualité permet d'évaluer les indicateurs subjectifs pertinents et importants pour l'entreprise. Le baromètre de qualité n'analyse donc pas la qualité technique réellement produite, mais l'expérience subjective des voyageurs.

Le baromètre qualité est réalisé à la demande d'Infrabel et effectué quatre fois par an par un organisme externe. Pour Infrabel, le baromètre de qualité se concentre sur le niveau de satisfaction des voyageurs lors de l'utilisation de facilités de transfert.

Infrabel transmet à la DGTT:

- les résultats de chaque mesure (trimestriellement);

C. Kwaliteitsbarometer

Art. 24

De perceptie door de klant van de kwaliteit wordt gemeten door enquêtes, de zogenaamde kwaliteitsbarometer. Door middel van deze kwaliteitsbarometer worden de relevante subjectieve indicatoren met betrekking tot de voor de onderneming belangrijke kwaliteitsaspecten beoordeeld. De kwaliteitsbarometer analyseert dus niet de reëel gepresteerde technische kwaliteit, maar wel de subjectieve beleving van de treinreizigers.

De kwaliteitsbarometer wordt opgesteld in opdracht van Infrabel en vier keer per jaar opgemaakt door een externe opdrachtnemer. Voor Infrabel spitst de kwaliteitsbarometer zich toe op de graad van tevredenheid van de reizigers bij het gebruik van de transfervoorzieningen.

Infrabel bezorgt aan DGVL:

- de resultaten van elke meting (per kwartaal);

- un rapport contenant les résultats globaux sur une base annuelle, le 30 avril au plus tard.
- een rapport met de globale resultaten op jaarbasis uiterlijk op 30 april.

Dès que des mesures de référence seront disponibles pour douze mois successifs, des valeurs limites seront déterminées en concertation. Si un indicateur est, de façon significative ou répétée, en deçà de la valeur limite, Infrabel procède à une étude plus détaillée afin d'en déterminer les causes possibles. La DGTT est tenue informée de cette étude.

Zodra er referentiemetingen zijn voor twaalf opeenvolgende maanden zullen in overleg de grenswaarden vastgelegd worden. Indien een indicator op betekenisvolle wijze of herhaaldelijk onder de grenswaarde ligt, voert Infrabel verder onderzoek naar de mogelijke oorzaken hiervan. DGVL wordt op de hoogte gehouden van dit onderzoek.

D. Fiabilité, ponctualité et informations sur la ponctualité

Art. 25

Infrabel met au point avec la SNCB, pour le suivi du transport national de passagers, une organisation commune "suivi de la régularité" basée sur l'organisation actuelle avec les comités de suivi régionaux et une cellule de suivi centrale. Les résultats de ces réunions servent d'apport pour la Task Force Régularité.

En concertation avec les stakeholders (le CCU, les organisations de voyageurs, la SNCB, la DGTT,...), Infrabel évolue d'une mesure de la ponctualité des trains à une mesure de la ponctualité pour les voyageurs.

Outre le taux global de ponctualité calculé pour pouvoir suivre l'évolution, Infrabel publie les statistiques complémentaires suivantes en matière de ponctualité:

- la ponctualité aux heures de pointe, aux heures creuses et les week-ends;
- la ponctualité sur les dix grandes lignes à l'arrivée à Bruxelles;
- la ponctualité en fonction du type de train (IC, IR, L, P).

Le taux global de ponctualité est calculé avec et sans neutralisation. La neutralisation concerne les conséquences des grands travaux programmés, les cas de force majeure et les retards de longue durée liés à des raisons de

D. Betrouwbaarheid, stiptheid en informatie over de stiptheid

Art. 25

Infrabel werkt voor de opvolging van het nationaal reizigersvervoer samen met de NMBS een gemeenschappelijke organisatie "opvolging van de stiptheid" uit, gebaseerd op de huidige organisatie met regionale opvolgingscomités en een centrale opvolgingscel. De resultaten van deze vergaderingen dienen als input voor de "Task Force Regelmaat".

Infrabel evolueert in overleg met de stakeholders (het RCG, de reizigersorganisaties, de NMBS, DGVL, ...) van een meting van de stiptheid van treinen naar een meting van de stiptheid voor reizigers.

Infrabel publiceert, naast het bestaande globale stiptheidscijfer dat behouden wordt om de evolutie te kunnen opvolgen, bijkomende statistieken over de stiptheid:

- de stiptheid tijdens de piekuren, de daluren en in de weekends;
- de stiptheid op de tien grote lijnen bij aankomst in Brussel;
- de stiptheid naargelang het type trein (IC, IR, L, P)

Het globale stiptheidscijfer wordt berekend met en zonder neutralisatie. De neutralisatie heeft betrekking op de gevolgen van de geprogrammeerde grote werken, de gevallen van overmacht en de langdurige vertragingen

sécurité. La DGTT reçoit chaque jour toutes les rapports “Relazen – Relations” qui lui permettent d'établir quels retards sont imputables à la force majeure. Elle rédige, en collaboration avec Infrabel, un rapport annuel sur les différents types de force majeure qui sont intervenus l'année précédente. Ce rapport est envoyé aux Ministres de la Mobilité et des Entreprises publiques, avant fin mars de chaque année.

die te maken hebben met veiligheidsredenen. DGVL ontvangt dagelijks alle rapporten “Relazen – Relations” teneinde erop toe te zien welke vertragingen aan overmacht toegewezen worden. Het stelt, in samenwerking met Infrabel, jaarlijks een rapport op over de verschillende types van overmacht die zich het voorbije jaar voor hebben gedaan. Dit rapport wordt, voor einde maart van ieder jaar, overgemaakt aan de Ministers van Mobiliteit en van Overheidsbedrijven.

A partir du 1^{er} janvier 2008, Infrabel complètera ses chiffres avec des données concernant:

Vanaf 1 januari 2008 zal Infrabel dit verder aanvullen met gegevens over:

- la ponctualité de 8 grandes relations: IC A (Oostende – Eupen), IC B (Bruxelles – Amsterdam), IC C (Antwerpen – Kortrijk), IC D (Herstal – Tournai), IC E (Knokke/Blankenberge – Tongeren), IC H (Schaerbeek – Mouscron), IC I (Antwerpen – Charleroi) et IC J (Bruxelles – Luxembourg);
 - un taux de ponctualité supplémentaire tenant compte des résultats relevés dans un certain nombre de points de mesure intermédiaires situés le long du trajet du train;
 - la ponctualité à l'arrivée dans plusieurs grandes gares situées en dehors de Bruxelles: Antwerpen-Centraal, Gent-Sint-Pieters, Leuven, Liège-Guillemins, Namur et Charleroi-Sud;
 - un taux de ponctualité supplémentaire tenant compte du nombre de voyageurs à bord des trains;
 - le nombre de correspondances assurées dans quelques grandes gares de correspondance: Brugge, Gent-Sint-Pieters, Zottegem, Antwerpen-Centraal, Mechelen, Leuven, Mons, Charleroi-Sud, Namur et Liège-Guillemins.
- de stiptheid op 8 grote verbindingen: IC A (Oostende – Eupen), IC B (Brussel – Amsterdam), IC C (Antwerpen – Kortrijk), IC D (Herstal – Tournai), IC E (Knokke/Blankenberge – Tongeren), IC H (Schaerbeek – Moeskroen), IC I (Antwerpen – Charleroi) en IC J (Brussel – Luxemburg);
 - een bijkomend stiptheidscijfer dat rekening houdt met de resultaten opgetekend op een aantal tussenmeetpunten langs het treintraject;
 - de stiptheid bij aankomst in enkele grote stations buiten Brussel: Antwerpen-Centraal, Gent-Sint-Pieters, Leuven, Liège-Guillemins, Namur en Charleroi-Sud;
 - een bijkomend stiptheidscijfer dat rekening houdt met het aantal reizigers in de treinen;
 - het aantal geslaagde aansluitingen in enkele belangrijke overstapstations: Brugge, Gent-Sint-Pieters, Zottegem, Antwerpen-Centraal, Mechelen, Leuven, Mons, Charleroi-Sud, Namuren Liège-Guillemins.

La publication – au moins sur le site web d'Infrabel – a lieu chaque trimestre, et la première fois en avril 2008 pour ce qui concerne les résultats du premier trimestre de 2008.

De publicatie - minstens op de website van Infrabel - gebeurt per kwartaal, en de eerste keer in april 2008 voor wat betreft de resultaten van het eerste kwartaal van 2008.

E. Marchandises

Art. 26

1. Infrastructure mise à la disposition des entreprises ferroviaires

Infrabel met à la disposition des entreprises ferroviaires une infrastructure et des installations correspondantes d'un haut niveau de qualité. Elle veille à la qualité du paquet d'accès minimum offert, à la qualité de l'accès aux dispositifs et aux équipements, ainsi qu'à celle des services complémentaires et d'appui.

Infrabel conclut des SLA avec les entreprises ferroviaires de fret.

2. Relations avec les entreprises ferroviaires

Infrabel a développé une approche client/fournisseur à l'égard des entreprises ferroviaires afin de répondre rapidement et le plus efficacement possible à leurs demandes. A cette fin, elle a mis en place un système de gestion personnalisée des relations clients (account management). Infrabel poursuit le développement d'une gamme de services attractifs visant à attirer de nouveaux clients.

3. Régularité et fiabilité du trafic

Infrabel s'engage à optimiser la régularité et la fiabilité du trafic marchandises, la vitesse commerciale et la gestion des trafics en situation normale et en cas de perturbation

4. Informations communiquées aux entreprises ferroviaires

Une attention particulière est accordée aux informations destinées aux exploitants et à leurs clients en cas de perturbation du trafic.

Voir annexe 4 pour les aspects liés à la qualité.

E. Goederen

Art. 26

1. Infrastructure die ter beschikking wordt gesteld van de spoorwegondernemingen

Infrabel stelt de spoorwegondernemingen een infrastructuur en bijbehorende installaties ter beschikking van een hoog kwaliteitsniveau. Ze waakt over de kwaliteit van het aangeboden minimale toegangspakket, de kwaliteit van de toegang tot de installaties en de uitrustingen, alsook die van de aanvullende en ondersteunende dienstverleningen.

Infrabel sluit SLA's af met de spoorwegondernemingen die actief zijn in het goederenvervoer.

2. Relaties met de spoorwegondernemingen

Infrabel heeft ten opzichte van de spoorwegondernemingen een benadering klant/leverancier ontwikkeld om hun vragen snel en zo doeltreffend mogelijk te beantwoorden. Daartoe heeft ze een gepersonaliseerd beheersysteem voor de klantrelaties (account management) ingevoerd. Infrabel werkt voort aan het ontwikkelen van een gamma van aantrekkelijke diensten met het oog op het aantrekken van nieuwe klanten.

3. Stiptheid en betrouwbaarheid van het verkeer

Infrabel verbindt zich tot het optimaliseren van de stiptheid en betrouwbaarheid van het goederenverkeer, de commerciële snelheid en het beheer van de verkeersstromen in normale omstandigheden en bij verstoord verkeer.

4. Informatie aan de spoorwegondernemingen

Er wordt in het bijzonder aandacht besteed aan de informatie voor de exploitanten en hun klanten bij verstoord verkeer.

Zie bijlage 4 voor kwaliteitsaspecten.

IV. Relations avec les tiers

A. Relations avec clients et riverains

1. Relations avec les entreprises ferroviaires

Art. 27

Infrabel adopte une attitude proactive dans ses relations avec les clients pour offrir un service de haute qualité.

Dans cette perspective, elle optimise sa collaboration avec les autres gestionnaires de l'infrastructure ferroviaire européenne de manière à améliorer la position concurrentielle des transports intérieurs et internationaux de voyageurs ainsi que celle des transports de marchandises. Voir annexe 4 pour l'indicateur.

2. Concertation et publication

Art. 28

Infrabel veille à ce que les entreprises ferroviaires puissent exercer et développer leurs activités au maximum. Les droits octroyés par Infrabel à une ou plusieurs entreprises ne peuvent pas, pour autant que cela soit raisonnablement possible, avoir pour conséquence de limiter ou d'entraver le développement de l'activité d'une entreprise ferroviaire tierce.

Par le biais de son account management, Infrabel prend en considération les remarques des entreprises ferroviaires relatives à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire.

Infrabel publie le document de référence du réseau en version intégrale sur le site www.railaccess.be. Les informations contenues dans ce document sont claires, précises et transparentes. Ce document est maintenu dans une forme conviviale et attractive et de la plus grande facilité d'utilisation possible pour les entreprises ferroviaires.

IV. Relaties met derden

A. Relaties met klanten en omwonenden

1. Relaties met de spoorwegondernemingen

Art. 27

Infrabel neemt in haar relaties met de klanten een proactieve houding aan om een kwalitatief hoogstaande dienstverlening aan te bieden.

In die optiek optimaliseert ze de samenwerking met de andere Europese spoorinfrastructuurbeheerders om de concurrentiepositie van het nationale en internationale vervoer van reizigers en goederen te verbeteren. Zie bijlage 4 voor de indicator.

2. Overleg en publicatie

Art. 28

Infrabel ziet erop toe dat de spoorwegondernemingen hun activiteiten maximaal kunnen uitoefenen en ontwikkelen. De toegangsrechten die Infrabel toekent aan een of meerdere ondernemingen mogen, voor zover dat redelijkerwijze mogelijk is, niet tot gevolg hebben dat de ontwikkeling van de activiteit van een derde spoorwegonderneming wordt beperkt of bemoeilijkt.

Via haar account management houdt Infrabel rekening met de opmerkingen van de spoorwegondernemingen betreffende het gebruik van de spoorweginfrastructuur.

Infrabel publiceert de integrale versie van de Netverklaring op de site www.railaccess.be. De informatie in dat document is duidelijk, nauwkeurig en transparant. Dit document wordt in gebruiksvriendelijke en aantrekkelijke vorm aangeboden en moet voor de spoorwegondernemingen zo eenvoudig mogelijk te gebruiken zijn.

3. Information aux riverains

Art. 29

Lors de la réalisation de travaux, Infrabel s'engage à informer au préalable et de manière adéquate les riverains en clarifiant les conséquences prévisibles. A cette fin, Infrabel produira notamment diverses publications spécifiques, organisera si nécessaire des séances d'informations régulières et mettra en place un système de gestion des plaintes et questions des riverains.

B. Relations avec d'autres instances

1. Aliénation ou acquisition des biens

Art. 30

Infrabel décide librement de l'utilisation et de l'aliénation des immobilisations corporelles et incorporelles dont elle est propriétaire et qui ne sont pas nécessaires à l'exercice de ses missions de service public.

Avant l'aliénation d'un bien immobilier, Infrabel est tenue d'examiner l'opportunité que représente celui-ci pour les deux autres sociétés du Groupe SNCB dans le cadre de leurs missions de service public, le secteur du transport public ainsi que pour d'autres secteurs publics si ceux-ci ne sont pas sur un marché concurrentiel. La SNCB Holding, la SNCB et Infrabel concluent, dans les six mois de la signature du présent contrat, une convention par laquelle elles s'accorderont mutuellement un droit de préemption. Si ce droit n'est pas exercé et si Infrabel soupçonne un intérêt potentiel pour le secteur public, qui n'est pas sur un marché concurrentiel, Infrabel publiera un avis au Moniteur belge pour annoncer son intention, en identifiant de manière précise, le bien qu'elle entend aliéner et en communiquant le prix minimal qui est attendu.

3. Informatie aan de omwonenden

Art. 29

Bij de uitvoering van de werken verbindt Infrabel zich ertoe, de omwonenden vooraf en op passende wijze te informeren door de voorzienbare gevolgen te verduidelijken. Daartoe moet Infrabel in het bijzonder voor diverse specifieke publicaties zorgen, zo nodig regelmatig informatiesessies organiseren en een beheersysteem invoeren voor de klachten en vragen van de omwonenden.

B. Relaties met andere instanties

1. Vervreemden of verwerven van goederen

Art. 30

Infrabel beslist vrij over het gebruik en de vervreemding van materiële en immateriële vaste activa waarvan ze eigenaar is en die niet noodzakelijk zijn voor de uitvoering van haar opdrachten van openbare dienst.

Vóór de vervreemding van een onroerend goed dient Infrabel de opportuniteit hiervan te onderzoeken voor de twee andere vennootschappen van de NMBS-groep in het kader van hun opdrachten van openbare dienst, de sector van het openbaar vervoer alsook voor andere openbare sectoren als deze zich niet in een concurrentiële markt bevinden. De NMBS-Holding, de NMBS en Infrabel sluiten, binnen de zes maanden na ondertekening van dit contract, een overeenkomst af waarmee ze elkaar een voorkooprecht toekennen. Als dat recht niet wordt uitgeoefend en als Infrabel een potentieel belang vermoedt voor de openbare sector, die zich niet op een concurrentiële markt bevindt, publiceert Infrabel een bericht in het Belgisch Staatsblad om haar voornemen kenbaar te maken, waarbij op precieze wijze wordt aangegeven welk goed zij zich voorneemt te vervreemden, met mededeling van de minimale prijs die ervoor verwacht wordt.

Toute entité du secteur public visé ci-dessus, disposera d'un délai de deux mois pour signaler son intérêt. Au cas où plusieurs candidats se seraient ainsi manifestés, une seconde consultation sera organisée entre eux pour déterminer le mieux disant, auquel le bien sera attribué. Au cas où aucun candidat ne se serait manifesté, la procédure sera poursuivie librement par Infrabel. Cette procédure sera systématiquement appliquée pour toutes les ventes d'un montant estimé supérieur à cinq millions €₂₀₀₈.

Dans le respect de l'article 10, § 1, 2^{ème} alinéa de la Loi sur les entreprises publiques, toute décision, si elle porte sur un montant supérieur à douze millions €₂₀₀₈, d'acquérir un immeuble ou un droit immobilier qui n'est pas utile à l'exercice des missions ferroviaires est soumise à l'autorisation préalable du Ministre des Entreprises publiques qui dispose de soixante jours pour se prononcer.

2. Comité Consultatif des Usagers

Art. 31

La SNCB Holding centralise les relations du Groupe SNCB avec le CCU et en assure le Secrétariat.

Infrabel s'engage notamment:

- à répondre, via la SNCB Holding, de façon complète et motivée à tous les avis émis par le CCU concernant ses activités
- dans un délai d'un mois, quand il s'agit de fournir des informations disponibles au sein de l'entreprise;
- dans un délai de deux mois, quand la réponse nécessite des recherches préalables;
- dans un délai raisonnable, quand il s'agit de matières touchant à la stratégie de l'entreprise.
- Si Infrabel n'est pas en mesure de répondre

Elke entiteit van de hierboven bedoelde openbare sector zal over een termijn van twee maanden beschikken om haar belangstelling kenbaar te maken. Indien er zich meerdere kandidaten aanmelden, zullen deze opnieuw geraadpleegd worden om de meest biedende te bepalen, aan wie het goed zal worden toegewezen. Indien er zich geen enkele kandidaat aanmeldt, zal Infrabel de procedure vrij verder zetten. Die procedure is systematisch van toepassing bij alle verkopen waarvan het bedrag boven vijf miljoen €₂₀₀₈ wordt geraamd.

Krachtens artikel 10, § 1, 2^e lid van de Wet Overheidsbedrijven, is elke beslissing, als ze betrekking heeft op een bedrag dat hoger is dan twaalf miljoen €₂₀₀₈, tot verwerving van een onroerend goed of een onroerend recht dat niet nuttig is voor de uitvoering van de spoorwegopdrachten, onderworpen aan de voorafgaande machtiging van de Minister van Overheidsbedrijven, die over zestig dagen beschikt om zich uit te spreken.

2. Raadgevend Comité van de Gebruikers

Art. 31

De NMBS-Holding centraliseert de relaties van de NMBS-groep met het RCG en zorgt voor het secretariaat ervan.

Infrabel verbindt er zich meer bepaald toe:

- om via de NMBS-Holding, een volledig en gemotiveerd antwoord te formuleren op alle adviezen die het RCG over haar activiteiten uitbrengt,
- binnen een termijn van één maand, wanneer er informatie moet worden verschaft die binnen de onderneming beschikbaar is;
- binnen een termijn van twee maanden, wanneer het antwoord voorafgaande opzoeken vergt;
- binnen een redelijke termijn wanneer het materies betreft die betrekking hebben op de strategie van de onderneming.
- Indien Infrabel niet binnen de termijn van

à la question dans le délai d'un mois, elle en informera endéans le mois, via la SNCB Holding, le CCU en motivant la nécessité de disposer d'un délai de réponse plus long;

- à inviter régulièrement (nombre à fixer conjointement) le CCU à des réunions d'information ou de concertation sur la politique suivie;
- à établir une feuille de route et de suivi de réalisation des suggestions du CCU qui ont été retenues.

één maand kan antwoorden op de vraag, moet zij dit, via NMBS-Holding, binnen de maand ter kennis brengen van het RCG, met motivatie van de noodzaak om over een langere antwoordtermijn te beschikken;

- om het RCG geregeld (aantal gezamenlijk vast te leggen) uit te nodigen op informatie- of overlegvergaderingen over het gevolgde beleid;
- een *routing*- en opvolgingskaart op te stellen aangaande de verwezenlijking van de suggesties van het RCG die weerhouden werden.

3. Service de médiation

Art. 32

La SNCB Holding centralise les relations du Groupe SNCB avec le service de médiation. Le service de médiation étant considéré comme une instance de recours qui ne peut se substituer aux services propres des sociétés de droit public chargés des plaintes de la clientèle, la SNCB Holding organisera dans ce cadre les modalités pratiques de reporting et de concertation entre les organes de gestion de la SNCB Holding et Infrabel et le service de médiation.

4. Fonds des infrastructures ferroviaires (FIF)

Art. 33

Infrabel communique pour information à l'Etat, représenté par le directeur général de la DGTT, une copie des dispositions contractuelles qu'elle conclut avec le FIF.

En concertation avec la SNCB Holding, Infrabel participe, à l'égard des actifs transférés au FIF, dont la gestion et la valorisation sont confiées des tiers, aux activités suivantes:

- la surveillance;
- l'entretien ordinaire;

3. Ombudsdienst

Art. 32

De NMBS-Holding centraliseert de relaties van de NMBS-groep met de Ombudsdienst. Aangezien de Ombudsdienst wordt beschouwd als een instelling van beroep, die zich niet in de plaats kan stellen van de eigen diensten van de vennootschappen van publiek recht die belast zijn met de klachten van de klanten, zal de NMBS-Holding in dat kader de praktische modaliteiten organiseren inzake rapportering en overleg tussen de beheersorganen van de NMBS-Holding en Infrabel en de Ombudsdienst.

4. Fonds voor Spoorweginfrastructuur (FSI)

Art. 33

Infrabel bezorgt ter informatie aan de Staat, vertegenwoordigd door de directeur-generaal van DGVL, een kopie van de contractuele bepalingen die ze met het FSI afsluit.

Ten aanzien van de aan het FSI overgedragen activa, waarvan het beheer en de valorisatie zijn toevertrouwd aan derden, draagt Infrabel, in overleg met de NMBS-Holding, bij tot de volgende activiteiten:

- de bewaking;
- het gewoon onderhoud;

- la prise de mesures urgentes et/ou de sécurité nécessaires à l'égard notamment des circulations piétonne, routière et ferroviaire.
- het nemen van dringende maatregelen en/of veiligheidsmaatregelen die meer bepaald noodzakelijk zijn voor het voetgangers-, weg- en spoorverkeer.

Par "entretien ordinaire", on entend l'entretien périodique tel que le fauchage, l'égavage des arbres, etc. ainsi que les petites réparations, c'est-à-dire celles dont le coût unitaire n'excède pas 1.250 €.

Onder “gewoon onderhoud” verstaat men het periodieke onderhoud zoals maaien, het snoeien van bomen enz. alsook kleine herstellingen, d.w.z. waarvan de eenheidskost niet meer bedraagt dan 1.250 €.

Les responsabilités ci-dessus ne doivent pas être assurées vis-à-vis des actifs et parties d'actifs dont le FIF cesse d'être propriétaire.

De hiervoor beschreven verantwoordelijkheden moeten niet worden verzekerd ten overstaan van de activa en delen van activa waarvan het FSI niet langer eigenaar is.

Elles ne doivent pas être assurées ou ne doivent être que partiellement assurées vis-à-vis des actifs ou parties d'actifs faisant l'objet d'une autorisation unilatérale ou conventionnelle d'occupation ou d'usage qui en met à charge du titulaire du droit d'occupation ou d'usage tout ou partie.

Ze moeten niet of slechts deels worden verzekerd ten overstaan van activa of delen van activa waarvoor een eenzijdige of conventionele toestemming voor bezetting of gebruik geldt, die alles of een deel ervan ten laste legt van de houder van het bezettings- of gebruiksrecht.

Infrabel exécute les obligations décrites comme étant à sa charge dans les annexes à l'arrêté royal comportant la liste des actifs transférés par la SNCB Holding au FIF, relatives aux actifs dont la gestion et la valorisation sont confiées à des tiers.

Infrabel voert de haar ten laste gelegde verplichtingen uit zoals ze zijn beschreven in de bijlagen bij het koninklijk besluit met de lijst van de activa die door de NMBS-Holding worden overgedragen aan het FSI, met betrekking tot de activa waarvan het beheer en de valorisatie zijn toevertrouwd aan derden.

Les frais résultant de ces prestations sont facturés par Infrabel au FIF à prix coûtant.

De kosten die uit die prestaties voortvloeien, worden door Infrabel tegen kostprijs gefactureerd aan het FSI.

Dans le cadre de l'article 90 du présent contrat de gestion (procédure de mise hors service de lignes), Infrabel informe le FIF de l'impact de sa proposition sur la valeur des actifs de ce dernier. Ces informations sont communiquées au Ministre des Entreprises publiques.

In het raam van artikel 90 van dit beheerscontract (procedure voor de buitendienststelling van lijnen), informeert Infrabel het FSI over de impact van haar voorstel op de waarde van de activa van deze laatste. Die informatie wordt bezorgd aan de Minister van Overheidsbedrijven.

V. Intermodalité

A. Généralités

Art. 34

Le regroupement de grands volumes à transporter sur de longues distances constitue l'atout principal du rail. La desserte fine du territoire ne peut être valablement assurée que par le biais de correspondances ou du transbordement vers des moyens de transport plus appropriés.

C'est en particulier dans le domaine du transport de passagers que des améliorations considérables doivent être réalisées pour faciliter les conditions de transport et rendre plus aisés les transferts modaux. Dans le cadre de cette politique d'intermodalité entre les différents systèmes de transport, Infrabel développe l'infrastructure ferroviaire qui lui a été attribuée afin de parvenir aux meilleures conditions d'utilisation du rail en complémentarité avec les autres modes de transport.

Infrabel contribue au passage aisé du train vers les autres modes de transport de personnes en assurant le suivi des aspects cités ci-dessous.

V. Intermodaliteit

B. Algemeen

Art. 34

De bundeling van grotere vervoerhoeveelheden over langere afstand vormt de voornaamste troef van het spoor. Een fijnmazige bediening van alle gebieden is slechts haalbaar via een overstap/overslag naar hiertoe meer geschikte vervoermiddelen.

In het bijzonder in het domein van reizigersvervoer moeten aanzienlijke verbeteringen worden gerealiseerd om de vervoersvoorwaarden en de modale aansluitingen te vergemakkelijken. In het kader van dit intermodaliteitsbeleid tussen de verschillende vervoerssystemen ontwikkelt Infrabel de spoorweginfrastructuur die haar werd toegewezen, om de beste gebruiksvoorwaarden voor het spoor als vervoerswijze te bewerkstelligen in complementariteit met de andere vervoersmodi.

Infrabel draagt bij tot een naadloze overgang tussen de trein en de andere vervoerswijzen voor het personenvervoer door de hieronder genoemde aspecten op te volgen.

B. Transport de marchandises

Art. 35

En matière de raccordements ferroviaires industriels et dès lors qu'une perspective de trafic suffisant existe, Infrabel se chargera de relier les entreprises et les sites de production au réseau ferroviaire principal. Elle supportera les coûts de liaison jusqu'à environ 18 mètres au delà de la liaison. Les coûts d'installation sont pris en charge par les entreprises/sites de production. L'aménagement de voies et d'installations sur les terrains des entreprises raccordées est à charge du demandeur.

Cf. chapitre III et annexe 4 pour les aspects qualitatifs.

C. Transport de personnes

1. Evaluation et amélioration du système ARIBus

Art. 36

En collaboration avec la SNCB et les sociétés régionales de transport, Infrabel doit évaluer le système ARIBus et éliminer les points faibles identifiés afin d'améliorer la fonctionnalité du système dans son ensemble.

Cela signifie qu'Infrabel:

- dresse un inventaire des endroits où ARIBus est opérationnel;
- analyse les points faibles;
- indique dans un plan d'action les possibilités d'extension et d'amélioration de la fonctionnalité du système;
- réalise le plan d'action selon un timing à convenir.

L'inventaire des points faibles, l'analyse et le plan d'action seront disponibles et transmis au Ministre des Entreprises publiques via la DGTT au plus tard six mois après la signature du présent contrat. Une décision concernant

B. Goederenvervoer

Art. 35

Op het vlak van industriële spooransluitingen zal Infrabel, mits er voldoende verkeersvolume in het vooruitzicht is, instaan voor de verbinding van de ondernemingen en/of productiesites met het hoofdspoor. De kosten van het aan te leggen materiaal (wissel + 18m spoor na de wissel) zijn ten laste van Infrabel. De installatiekosten worden gedragen door de ondernemingen/productiesites. De verdere aanleg van sporen en installaties op de terreinen van de aangesloten bedrijven is ten laste van de aanvrager.

Zie hoofdstuk III en bijlage 4 voor kwaliteitsaspecten

C. Personenvervoer

1. Evaluatie en verbetering van het ARIBussysteem

Art. 36

Infrabel moet samen met de NMBS en de regionale vervoersmaatschappijen het ARIBussysteem evalueren en de aan het licht gekomen knelpunten wegwerken om de functionaliteit van het systeem in zijn geheel te verbeteren.

Dit betekent dat Infrabel:

- een inventaris opmaakt van de plaatsen waar ARIBus operationeel is;
- de knelpunten analyseert;
- de mogelijkheden tot uitbreiding en verbetering van de functionaliteit van het systeem aangeeft in een actieplan;
- het actieplan uitvoert volgens een afgesproken timing.

De inventaris van de knelpunten, de analyse en het actieplan zullen beschikbaar en via DGVL aan de Minister van Overheidsbedrijven overgemaakt zijn, uiterlijk zes maanden na ondertekening van dit contract. Binnen de twee

l'exécution et le calendrier du plan d'action est prise dans les deux mois qui suivent.

daarop volgende maanden wordt over de uitvoering en de timing van het actieplan een beslissing genomen.

2. Information en temps réel au voyageur

Art. 37

Infrabel veille à ce que la SNCB puisse offrir à ses voyageurs des informations en temps réel concernant le service des trains via un service SMS ciblé et via le site web de la SNCB. Infrabel conclut à cette fin les contrats et accords nécessaires avec la SNCB et met tout en oeuvre pour que ce système soit opérationnel en 2010 au plus tard.

2. Realtime-informatie aan de reiziger

Art. 37

Infrabel zorgt ervoor dat de NMBS informatie kan bieden aan de treinreizigers over de treindienst in realtime via een gerichte SMS-service en via de website van de NMBS. Infrabel maakt hiervoor de nodige overeenkomsten en afspraken met de NMBS en stelt alles in het werk opdat dit systeem operationeel is uiterlijk in 2010.

3. Garantir un accès aux vélos

Art. 38

Infrabel:

- veille à ce que les quais soient accessibles aux vélos;
- prévoit des passages adéquats pour les cyclistes lors de la suppression de passages à niveau si l'enquête publique précédente a montré qu'il existait une demande suffisante;
- fait en sorte que les nouveaux quais soient aussi accessibles aux vélos en prévoyant un caniveau ou une rigole aux endroits non dotés d'autres dispositifs adéquats;
- collabore avec la SNCB Holding lorsque celle-ci étudie à quels endroits des assiettes de voies ou des terrains désaffectés situés à côté d'assiettes de voies en service pourraient être mis à la disposition des régions ou des communes en vue de l'aménagement de pistes cyclables, plus particulièrement afin de favoriser l'accessibilité de la gare à vélo; Infrabel met si nécessaire et si possible des terrains à disposition à cet effet.

Cf. Chapitre III et annexe 4 pour les aspects qualité.

3. Verzekeren van toegang met de fiets

Art. 38

Infrabel:

- zorgt ervoor dat de perrons toegankelijk zijn met de fiets;
- zorgt voor passende doorgangen voor fietsers bij het afschaffen van overwegen indien uit het voorafgaand openbaar onderzoek gebleken is dat er voldoende vraag naar is.
- maakt aanvullend de nieuwe perrons voor fietsen toegankelijk door een richel of fietsgoot waar geen andere voorzieningen zijn die dit toelaten;
- werkt samen met de NMBS-Holding wanneer deze onderzoekt waar verlaten spoorbeddingen of de terreinen naast spoorbeddingen ter beschikking kunnen gesteld worden aan de gewesten of gemeenten voor het aanleggen van fietspaden, meer in het bijzonder om de toegankelijkheid van het station met de fiets te bevorderen. Infrabel stelt hiertoe zonedig en indien mogelijk terreinen ter beschikking.

Zie Hoofdstuk III en bijlage 4 voor de kwaliteitsaspecten.

4. Noeuds de correspondance intermodaux

Art. 39

En collaboration avec les sociétés régionales de transport public, la SNCB réalise un projet-pilote en vue de la certification des noeuds de correspondance intermodaux. Le projet piloté par la STIB concernera quelques haltes desservies par le réseau RER autour de Bruxelles. Infrabel participe à cette certification.

4. Intermodale overstapknooppunten

Art. 39

De NMBS realiseert samen met de regionale openbare vervoermaatschappijen een proefproject inzake certificering van intermodale overstapknooppunten. Het project, dat aangestuurd wordt door de MIVB, zal betrekking hebben op enkele bediende haltes van het GEN-netwerk rond Brussel. Infrabel neemt deel aan deze certificering.

VI. Accessibilité

A. Généralités

Art. 40

Le transport public doit être simple et facile à utiliser pour chacun, même pour les personnes souffrant de problèmes fonctionnels ou de santé. Infrabel veille dès lors à ce que l'accès aux quais et aux points d'arrêt relevant de sa gestion tienne compte de divers éléments importants pour les personnes à mobilité réduite afin que celles-ci puissent voyager de la manière la plus digne et la plus autonome possible.

Dans les directives générales d'aménagement de gares et de facilités d'accueil, dites normes REVALOR, une partie est consacrée à l'équipement des quais et à leur accessibilité. Les normes REVALOR sont actualisées en concertation avec la DGTT pour le 31 décembre 2008 au plus tard, après avoir été évaluées par un bureau d'accessibilité au niveau des mesures importantes relatives aux personnes à mobilité réduite et après avis du Conseil National Supérieur des Handicapés, qui peut se faire assister dans cette tâche par des instances spécialisées.

VI. Toegankelijkheid

A. Algemeen

Art. 40

Het openbaar vervoer moet eenvoudig en gemakkelijk bruikbaar zijn voor iedereen, ook voor mensen met functionele problemen of gezondheidsproblemen. Daarom zorgt Infrabel ervoor dat de toegang tot de perrons en tot de stopplaatsen onder haar beheer rekening houdt met diverse elementen die van belang zijn voor personen met een beperkte mobiliteit, zodat zij op een waardige en zo zelfstandig mogelijke wijze kunnen reizen.

Binnen de algemene richtlijnen voor inrichting van stations en onthaalvoorzieningen, de zogenaamde REVALOR-normen, is een deel gewijd aan de uitrusting van de perrons en aan hun toegankelijkheid. De REVALOR-normen worden in overleg met DGVL geactualiseerd uiterlijk op 31 december 2008, na te zijn getoetst door een toegankelijkheidsbureau voor die punten die van belang zijn voor personen met een beperkte mobiliteit en na advies van de Nationale Hoge Raad voor Personen met een Handicap, die zich daarin kan laten bijstaan door gespecialiseerde instanties.

B. Extension méthodique de l'accessibilité

Art. 41

Infrabel soumettra en collaboration avec la SNCB Holding et la SNCB, un planning coordonné des travaux qui la concernent à l'approbation du Ministre des Entreprises publiques, du Ministre de la Mobilité et de la DGTT pour le 31 janvier 2009 au plus tard. Les gares accueillant le plus grand nombre de voyageurs auront la priorité dans ce planning. Les trois sociétés coordonnent leurs plannings respectifs en matière d'accessibilité et d'accompagnement des personnes à mobilité réduite.

Ce planning mentionne par année:

- (a) le nombre de gares et de points d'arrêt qui seront rendus accessibles au moyen d'ascenseurs ou de rampes mobiles et le pourcentage de voyageurs montés utilisant ces gares;
- (b) le nombre de gares et de points d'arrêt dont les quais seront pourvus de lignes d'avertissement et de guidage et le pourcentage de voyageurs montés utilisant ces gares;
- (c) le nombre de gares et de points d'arrêt où tous les quais seront amenés à une hauteur standard et le pourcentage de voyageurs montés utilisant ces gares.

Ce planning doit être strictement respecté par Infrabel. Si un projet ne peut pas être effectué pendant l'année prévue, d'autres projets sont effectués cette année-là de telle sorte qu'à la fin de l'année en question, on ait au moins adapté un nombre de gares équivalant au même pourcentage de voyageurs montés.

Il est entendu que les tâches ci-après feront

B. Planmatige uitbreiding van de toegankelijkheid

Art. 41

Infrabel zal, samen met de NMBS-Holding en met de NMBS, ieder voor wat hun deel betreft, een gecoördineerde planning van de werken ter goedkeuring voorleggen aan de Minister van Overheidsbedrijven, aan de Minister van Mobiliteit, en aan DGVL uiterlijk op 31 januari 2009. De stations met het belangrijkste reizigersaantal hebben voorrang bij de planning. De drie vennootschappen stellen hun planning inzake toegankelijkheid en inzake begeleiding van personen met beperkte mobiliteit op elkaar af.

Deze planning vermeldt per jaar:

- (a) het aantal stations en stopplaatsen dat toegankelijk zal worden gemaakt door middel van liften of oprijhellingen en het procentueel aandeel van de opstappende reizigers die deze stations gebruiken;
- (b) het aantal stations en stopplaatsen waarvan de perrons zullen voorzien worden van waarschuwings- en geleidelijnen en het procentueel aandeel van de opstappende reizigers die deze stations gebruiken;
- (c) het aantal stations en stopplaatsen waar alle perrons op standaardhoogte worden gebracht en het procentueel aandeel van de opstappende reizigers die deze stations gebruiken.

Deze planning wordt door Infrabel strikt nageleefd. Indien een project niet gedurende het voorziene jaar kan worden uitgevoerd, worden dat jaar andere projecten uitgevoerd zodat op het einde van dat jaar minstens evenveel stations zijn aangepast die goed zijn voor eenzelfde procentueel aandeel in opstappende reizigers.

Er wordt nu reeds afgesproken dat de hierna volgende taakstellingen deel zullen uitmaken

partie de ce plan.

C. Tâches

1. Ascenseurs et rampes mobiles

Art. 42

En équipant les gares d'ascenseurs ou de rampes mobiles, les quais seront facilement accessibles. Les grandes gares auront la priorité. Au cours de la première période, le nombre de gares restera ainsi limité, mais le nombre de voyageurs concernés sera élevé et une bonne répartition géographique sera également assurée.

Planning:

- pour fin 2008: 27 gares;
- pour fin 2012: 38 gares représentant 51 % du nombre total de voyageurs;
- pour fin 2018: 50 gares formant ainsi un réseau de gares accessibles dans un rayon de 30 km;
- pour fin 2028: 100 gares formant ainsi un réseau de gares accessibles dans un rayon de 15 km.

2. Quais

Art. 43

En mars 2008, les quais de 115 gares et points d'arrêt seront mis à une hauteur standard. Pour 2018, Infrabel veillera à rehausser les quais de 160 gares et points d'arrêts supplémentaires.

Dans chaque gare ou point d'arrêt où ont lieu des rénovations, des dalles d'avertissement (dalles antidérapantes) seront posées sur le bord des quais, de même que des dalles de guidage.

Chaque fois qu'un quai sera doté d'un revêtement, des dalles d'avertissement (dalles antidérapantes) seront posées.

Sur tous les quais déjà dotés d'un revêtement en

van dit plan.

C. Taakstellingen

1. Liften en oprijhellingen

Art. 42

Door het uitrusten van stations met liften of oprijhellingen zullen de perrons vlot toegankelijk zijn. De aanpak van de grotere stations heeft voorrang. Hierdoor blijft het aantal stations in de eerste periode gering, maar is het aantal betrokken reizigers wel groot en is ook de geografische spreiding verzekerd.

Planning:

- tegen eind 2008: 27 stations;
- tegen eind 2012: 38 stations, goed voor 51 % van het totale aantal reizigers;
- tegen eind 2018: 50 stations, zodat een netwerk ontstaat van toegankelijke stations binnen een straal van 30 km;
- tegen eind 2028: 100 stations zodat een netwerk ontstaat van toegankelijke stations binnen een straal van 15 km.

2. Perrons

Art. 43

In maart 2008 zijn de perrons in 115 stations en stopplaatsen op standaardhoogte. Infrabel zal tegen 2018 zorgen voor de verhoging van de perrons in 160 bijkomende stations en stopplaatsen.

In elk station of stopplaats waar renovaties gebeuren, zullen waarschuwingstegels (noppentegels) langs de perronboord en geleidestegels aangebracht worden.

Telkens een perron wordt verhard, zullen waarschuwingstegels (noppentegels) worden geplaatst.

Op alle reeds verharde perrons zonder

matériaux durs mais dépourvus de dalles noppentegels zullen veiligheidslijnen antidérapantes, des lignes de sécurité seront aangebracht worden binnen het jaar na de tracées dans l'année suivant la signature du ondertekening van dit contract. présent contrat.

D. Monitoring

Art. 44

Pour le 30 avril de chaque année au plus tard, Infrabel, en collaboration avec la SNCB Holding et la SNCB, transmet au Ministre des Entreprises publiques, au Ministre de la Mobilité ainsi qu'à la DGTT, un rapport concernant les réalisations de l'année précédente. A cette occasion, il sera fourni une justification détaillée à propos des éléments du planning prévu qui n'ont pas pu être réalisés à temps.

Les prestations fournies sont mesurées au moyen des indicateurs suivants:

- le nombre de gares et de points d'arrêt entièrement accessibles au moyen d'ascenseurs ou de rampes d'accès;
- le pourcentage de voyageurs montés dans ces gares et points d'arrêt;
- le nombre de gares et de points d'arrêt avec hauteur de quai standardisée;
- le nombre de gares et de points d'arrêt où des lignes de sécurité ont été posées sur les quais dallés;
- le nombre de gares et de points d'arrêt où des dalles d'avertissement ont été posées le long des bordures de quais.

D. Monitoring

Art. 44

Uiterlijk op 30 april van elk jaar zal Infrabel, samen met de NMBS-Holding en de NMBS, aan de Minister van Overheidsbedrijven, aan de Minister van Mobiliteit en aan DGVL een verslag zenden over de realisaties van het voorbije jaar. Daarbij zal een omstandige verantwoording gegeven worden over de elementen uit het geplande traject die niet tijdig gerealiseerd werden.

De geleverde prestaties worden gemeten met de volgende indicatoren:

- het aantal stations en stopplaatsen dat volledig toegankelijk is met liften of toegangshellingen;
- het procentueel aandeel opstappende reizigers in deze stations en stopplaatsen;
- het aantal stations en stopplaatsen met gestandaardiseerde perronhoogte;
- het aantal stations en stopplaatsen waar veiligheidslijnen werden aangebracht op de verharde perrons;
- het aantal stations en stopplaatsen waar waarschuwingstegels werden aangebracht langs de perronboorden.

VII. Respect de l'environnement

A. Politique générale en matière d'environnement

Art. 45

En ce qui concerne la gestion de l'environnement et le développement durable, Infrabel prendra toutes les mesures appropriées pour appliquer correctement les lois et règlements européens, fédéraux, régionaux et communaux. Infrabel entretient un dialogue avec tous les niveaux politiques concernant l'impact environnemental de ses activités.

Infrabel contribue à un système de transport plus durable en offrant une infrastructure ferroviaire de qualité afin que la part du train dans la demande de déplacements sans cesse croissante puisse augmenter au cours des prochaines années. L'Etat contribue à un système de transport plus durable en s'efforçant d'instaurer des conditions de concurrence équitables entre les différents modes de transport, si possible dans un cadre européen.

Au plus tard douze mois après la signature de ce contrat, Infrabel soumettra un plan de politique environnementale pour approbation au Ministre des Entreprises publiques, au Ministre de la Mobilité, au Ministre fédéral compétent pour l'environnement ainsi qu'à la DGTT. L'établissement de ce plan de politique environnementale a lieu en concertation avec la SNCB-Holding, qui joue un rôle pionnier en la matière. Ce plan cite les actions choisies et les objectifs à atteindre et comprend un plan par étapes, y compris le planning relatif à une certification EMAS ou le cas échéant, en attendant celle-ci, une certification ISO 14001.

D'après ce plan par étapes, toutes les activités importantes d'Infrabel recevront au moins une certification ISO 14001 pour fin 2012.

D'après ce plan par étapes, obtiendront une telle certification:

VII. Zorg voor het milieu

A. Algemeen milieubeleid

Art. 45

Infrabel zal met betrekking tot milieubeheer en duurzame ontwikkeling alle gepaste maatregelen nemen om de geldende Europese, federale, gewestelijke en gemeentelijke wetten en reglementen correct toe te passen. Infrabel onderhoudt een dialoog met alle beleidsniveaus omtrent de milieu-impact van haar activiteiten.

Infrabel draagt bij tot een meer duurzaam transportsysteem door een degelijke spoorweginfrastructuur aan te bieden, zodat het aandeel van de trein in de steeds toenemende vraag naar verplaatsingen, zowel van mensen als van goederen, in de komende jaren kan stijgen. De Staat draagt bij tot een meer duurzaam transportsysteem door gelijke concurrentievoorwaarden tussen de diverse vervoersmodi na te streven, waar mogelijk in een Europees kader.

Uiterlijk twaalf maanden na de ondertekening van dit contract zal Infrabel een milieubeleidsplan aan de Minister van Overheidsbedrijven, aan de Minister van Mobiliteit, aan de federale Minister bevoegd voor het milieu en aan DGVL ter goedkeuring voorleggen. Het opstellen van dit milieubeleidsplan gebeurt in overleg met de NMBS-Holding die voortrekker is in deze. Dit plan somt de gekozen acties en de te bereiken doelstellingen op en bevat een stappenplan incl. planning voor een EMAS-certificering, of desgevallend, in afwachting daarvan, een ISO 14001 certificering.

Volgens dit stappenplan zullen alle belangrijke activiteiten van Infrabel tegen eind 2012 minstens een ISO 14001-certificering bekomen.

Volgens dit stappenplan zullen

- tous les grands ateliers d'Infrabel, pour fin 2012;
- les Centres Logistiques Infrastructure (CLI) existants, pour fin 2013;
- les nouveaux CLI, au plus tard trois ans après leur mise en service.
- alle grotere werkplaatsen van Infrabel tegen eind 2012;
- de bestaande Logistieke Centra Infrastructuur (LCI) tegen eind 2013;
- de nieuwe LCI uiterlijk drie jaar na hun indienststelling

een dergelijke certificering bekomen.

Le plan de politique environnementale traitera au minimum des aspects énumérés ci-après.

Het milieubeleidsplan zal minstens handelen over de onderstaande aspecten.

B. Aspects liés à la politique environnementale

B. Aspecten milieubeleid

1. Limiter la consommation d'énergie

1. Energieverbruik beperken

Art. 46

Infrabel s'est engagée à réduire la consommation globale d'énergie (hors énergie de traction) dans les bâtiments et installations du Groupe SNCB

- de 7,5 % à l'horizon 2012 et
- de 20 % à l'horizon 2020

par rapport à 2005.

L'attention des collaborateurs d'Infrabel sera attirée sur leur responsabilité en matière d'utilisation rationnelle de l'énergie et ils recevront des conseils concrets à ce sujet.

Pour les nouvelles constructions, on optera pour des projets économes en énergie. Dans les bâtiments existants, des économies substantielles seront réalisées grâce à l'optimisation des installations de chauffage, à l'amélioration de l'isolation et à la modernisation des installations d'éclairage.

Dans le cadre du renouvellement de son parc automobile, Infrabel s'efforce de réduire sa consommation de carburant et ses émissions nocives. Lors de l'achat de nouveaux véhicules, la norme "EURO4" est au moins reprise dans le cahier des charges.

En collaboration avec les entreprises ferroviaires, Infrabel examinera comment il pourrait être possible de réduire la consommation d'énergie pour le trafic

Art. 46

Infrabel heeft zich geëngageerd om ertoe bij te dragen dat het globale energieverbruik (exclusief tractie-energie) in de gebouwen en installaties van de NMBS-groep

- tegen 2012 met 7,5 % en
- tegen 2020 met 20 %

zal verminderen in vergelijking met 2005.

De medewerkers van Infrabel worden attent gemaakt op hun verantwoordelijkheid om zuinig om te springen met energie en krijgen concrete tips daarvoor.

Bij nieuwbouw wordt gekozen voor een energiezuinig ontwerp. In bestaande gebouwen zal veel bespaard worden door optimalisatie van de verwarmingsinstallaties, door verbetering van de isolatie en door modernisering van verlichtingsinstallaties.

Bij vernieuwing van haar autopark streeft Infrabel naar een lager brandstofverbruik en lagere schadelijke emissies. Bij aanschaf van nieuwe wagens wordt minstens de "EURO4"-norm in het bestek opgenomen.

Samen met de spoorwegondernemingen zal onderzocht worden hoe het energieverbruik voor het eigenlijke spoorwegverkeer kan

ferroviaire proprement dit.

2. Limiter les émissions de CO₂

Art. 47

Afin de réaliser les objectifs généraux du protocole de Kyoto, le secteur des transports devra apporter une contribution importante. Un transfert des autres modes de transport vers le transport ferroviaire (transfert modal) est crucial de ce point de vue. Par conséquent, le transport ferroviaire ne doit pas tendre vers des objectifs qui viseraient à limiter le volume absolu d'émissions de CO₂.

Dans le respect des accords conclus au sein du secteur ferroviaire européen, Infrabel s'attellera à réduire les émissions de CO₂ spécifiquement causées par le transport ferroviaire. En concertation avec la SNCB et la SNCB Holding, Infrabel établira un plan visant à réduire les émissions moyennes de CO₂ par voyageur-kilomètre et par tonne-kilomètre. Les actions qu'Infrabel entreprend dans ce cadre doivent être en toutes circonstances non discriminatoires vis-à-vis des entreprises ferroviaires.

3. Utiliser des sources d'énergie alternatives

Art. 48

Infrabel étudie les partenariats possibles pour la construction d'installations utilisant des sources d'énergie alternatives, telles que la cogénération, l'énergie solaire, l'énergie éolienne, ... Il est également étudié de quelle manière les anciennes traverses peuvent être transformées en énergie d'une manière écologiquement acceptable.

Infrabel étudie des partenariats possibles pour l'installation de panneaux à cellules photovoltaïques, par exemple sur le toit de grands bâtiments, sur certaines marquises de quais ou sur des tunnels.

Infrabel étudie également des partenariats possibles afin d'installer des éoliennes à des

beperkt worden.

2. CO₂-uitstoot beperken

Art. 47

Om de algemene doelstellingen van het Kyotoprotocol te bereiken, zal de transportsector een belangrijke bijdrage moeten leveren. Een verschuiving van andere transportmodi naar het spoorvervoer (*modal shift*) is daarbij cruciaal. Het spoorvervoer dient daarom geen objectieven na te streven die het absoluut volume CO₂-uitstoot zouden beperken.

In lijn met de afspraken binnen de Europese spoorwegsector, zal Infrabel zich wel inspannen om de specifieke door spoortransport veroorzaakte CO₂-uitstoot te verminderen. Infrabel zal in overleg met de NMBS en de NMBS-Holding een plan opstellen om de gemiddelde CO₂-uitstoot per treinkilometer, per reizigerskilometer en per tonkilometer te verminderen. De acties die Infrabel in dit kader onderneemt, moeten in alle omstandigheden niet-discriminerend zijn ten opzichte van de spoorwegondernemingen.

3. Energie opwekken uit alternatieve bronnen

Art. 48

Infrabel onderzoekt mogelijke partnerschappen voor de bouw van installaties die gebruik maken van alternatieve energiebronnen, zoals warmtekrachtkoppeling, zonne-energie, windenergie, ... Tevens wordt onderzocht hoe oude dwarsliggers op ecologisch verantwoorde wijze in energie kunnen omgezet worden.

Infrabel onderzoekt mogelijke partnerschappen voor de installatie van fotovoltaïsche zonnepanelen, bijvoorbeeld op het dak van grote gebouwen, op sommige perronoverkappingen of op tunnelkokers.

Infrabel onderzoekt eveneens mogelijke partnerschappen om windturbines te installeren

endroits appropriés.

4. Limiter le bruit et les vibrations

Art. 49

Infrabel collabore à l'application de la directive européenne 2002/49/CE, qui vise à limiter l'exposition au bruit ambiant. Les données relatives au transport ferroviaire seront transmises à cet effet aux autorités compétentes et une concertation avec les régions concernant l'établissement d'un plan d'action aura lieu.

Sur son site web, Infrabel consacrera une page à un commentaire de cette directive et à sa transposition dans la réglementation régionale. Cette page comprendra des renvois aux cartes de nuisances sonores telles qu'elles sont et/ou seront publiées par les régions.

Infrabel se concerta avec les entreprises ferroviaires pour conclure des accords en matière de nuisances sonores et de nuisances dues aux vibrations. Infrabel veille à ce que les entreprises ferroviaires respectent la STI Bruit.

Infrabel se concerta en particulier avec l'Etat, la SNCB Holding et les opérateurs utilisant le réseau Infrabel pour le transport de marchandises à propos des possibilités de financement visant à soutenir l'insonorisation des wagons marchandises existants. Cela se fera dans le cadre des initiatives prises par la Commission européenne.

En cas d'extension ou de renouvellement de l'infrastructure ferroviaire, Infrabel opéra pour des concepts et des matériaux réduisant le bruit à la source conformément aux prescriptions des autorités compétentes.

Lors du renouvellement de l'infrastructure ferroviaire, Infrabel opéra pour des concepts et des matériaux réduisant le bruit à la source, pour autant que cela soit budgétairement justifié.

op plaatsen die daartoe geschikt zijn.

4. Lawaai en trillingen beperken

Art. 49

Infrabel werkt mee aan de toepassing van de Europese richtlijn 2002/49/EG die de blootstelling aan omgevingslawaai wil beperken. Daartoe zullen de nodige gegevens over het spoorvervoer aan de bevoegde overheden bezorgd worden, en zal met de gewesten overlegd worden over de opmaak van een actieplan.

Infrabel zal op haar website een pagina wijden aan een toelichting van deze richtlijn en haar omzetting in gewestelijke regelgeving. Deze pagina zal verwijzingen bevatten naar de geluidsbelastingskaarten zoals deze door de gewesten gepubliceerd zijn en/of zullen worden.

Infrabel overlegt met de spoorwegondernemingen om afspraken te maken inzake geluids- en trillingshinder. Infrabel ziet erop toe dat de spoorwegondernemingen de TSI Geluid naleven.

In het bijzonder overlegt Infrabel met de Staat, de NMBS-Holding en de van het Infrabel-net gebruik makende operatoren voor goederenvervoer over de mogelijkheden om de financiering voor het geluidsarmer maken van de bestaande goederenwagens te ondersteunen. Dit zal gebeuren in het kader van de door de Europese Commissie genomen initiatieven.

Bij uitbreiding of vernieuwing van de spoorweginfrastructuur zal Infrabel concepten en materialen kiezen die het lawaai aan de bron verminderen conform de voorschriften van de bevoegde overheden.

Bij vernieuwing van de spoorweginfrastructuur zal Infrabel concepten en materialen kiezen die het lawaai aan de bron verminderen, voor zover dit budgettair verantwoord is.

5. Commission d'accompagnement environnement

Art. 50

Infrabel participe activement à la commission d'accompagnement environnement qui a été créée au niveau de la SNCB Holding.

6. Assainissement du sol

Art. 51

Infrabel participe à l'inventaire des terrains historiquement pollués, aux études de sol nécessaires et au planning des travaux d'assainissement, ce en exécution des accords conclus avec les régions à l'occasion de la restructuration du Groupe SNCB en 2005. Les provisions nécessaires pour réaliser ces travaux d'assainissement sont programmées. Infrabel réalisera ces travaux en fonction des obligations légales, du programme d'investissement et de la politique de valorisation des actifs immobiliers, en visant une distribution raisonnable de ces travaux sur l'ensemble du domaine ferroviaire.

7. Respecter la nature et le paysage

Art. 52

Infrabel poursuit ses efforts afin de procéder au désherbage des voies avec des produits et des méthodes moins nuisibles à l'environnement.

Infrabel entretiendra les espaces verts relevant de sa gestion selon les "best practices" et en bon voisinage avec les riverains.

Une attention particulière sera accordée aux talus ferroviaires jouxtant une zone naturelle afin de préserver ou d'améliorer leur valeur écologique. Si possible, la gestion des talus sera confiée contractuellement à une association de protection de l'environnement sur la base d'un cahier des charges précis.

5. Commissie milieubegeleiding

Art. 50

Infrabel neemt actief deel aan de commissie milieubegeleiding die op het niveau van de NMBS-Holding werd opgericht.

6. Bodemzorg

Art. 51

Infrabel werkt mee aan de inventarisatie van de historische bodemverontreiniging, aan de noodzakelijke bodemonderzoeken en aan de planning van de saneringswerken, in uitvoering van de afspraken die daarover met de gewesten gemaakt werden naar aanleiding van de herstructurering van de NMBS-groep in 2005. De nodige voorzieningen worden gepland om deze saneringswerken te realiseren. Infrabel zal deze werken uitvoeren in functie van de wettelijke verplichtingen, het investeringsprogramma en het verkoopbeleid van onroerende activa, met de bedoeling een redelijke verdeling van de uitvoering van deze werken over het ganse spoorwegdomein te bekomen.

7. Natuur en landschap respecteren

Art. 52

Infrabel zet haar inspanningen verder om de onkruidbestrijding in de sporen uit te voeren met producten en methoden die minder schadelijk zijn.

Infrabel zal de groene ruimtes onder haar beheer onderhouden volgens "best practices" en in goed nabuurschap met de omwonenden.

Aan ecologisch waardevolle spoorwegbermen die aan een natuurgebied grenzen wordt bijzondere aandacht besteed om hun natuurwaarde te bewaren of te verbeteren. Waar mogelijk wordt het bermbeheer contractueel toevertrouwd aan een milieuvereniging, op basis van een concreet lastenboek.

8. Gestion des déchets

Art. 53

La politique d'achat d'Infrabel veillera à réduire la quantité de déchets et, en particulier, de déchets dangereux. Un système général de recyclage et de tri des déchets sera développé. Infrabel réduira la consommation d'eau où cela est possible.

Le 30 septembre 2008 au plus tard, les gares d'Antwerpen-Centraal, Bruxelles-Central, Bruxelles-Nord, Bruxelles-Midi, Charleroi-Sud, Gent-Sint-Pieters, Leuven, Liège-Guillemins, Namur, Oostende et Ottignies seront équipées de poubelles de tri pour la collecte sélective respectivement des emballages PMC, du papier/carton, du verre et des déchets. Cette expérience sera évaluée fin 2008 en vue d'une extension de ce type d'équipement à d'autres gares.

8. Afvalbeheer

Art. 53

Het aankoopbeleid van Infrabel zal oog hebben voor de vermindering van de hoeveelheid afval en het gevaarlijk afval in het bijzonder. Een algemeen stelsel van recyclage en afvalsortering zal ontwikkeld worden. Infrabel zal het waterverbruik waar mogelijk verminderen.

De perrons van de stations Antwerpen-Centraal, Brussel-Centraal, Brussel-Noord, Brussel-Zuid, Charleroi-Sud, Gent-Sint-Pieters, Leuven, Liège-Guillemins, Namur, Oostende en Ottignies worden uitgerust met gescheiden afvalbakken voor de selectieve inzameling van PMD-verpakkingen, papier/karton, glas en restafval uiterlijk op 30 september 2008. Eind 2008 zal dit experiment geëvalueerd worden met het oog op een verdere uitbreiding ervan.

VIII. Investissements

A. Plan d'investissement pluriannuel

Art. 54

Infrabel met tout en œuvre, pour la partie qui la concerne, pour exécuter les investissements ferroviaires comme programmé dans le plan d'investissement pluriannuel consolidé 2008-2012 approuvé par le Gouvernement.

Ce plan, joint en annexe 2.1, et ses adaptations ultérieures, font intégralement partie du présent contrat de gestion.

L'État s'engage à fournir les moyens financiers précisés dans ce contrat.

Pour fin novembre 2011 au plus tard, Infrabel établit un projet de plan d'investissement couvrant la période 2013-2025, après avoir effectué les consultations des entreprises ferroviaires actives sur le réseau belge, comme prévu à l'article 200, § 3 de la Loi sur les entreprises publiques.

Ce projet de plan 2013-2025 est établi compte tenu de l'étude relative aux besoins à long terme dont question à l'article 2 du présent contrat.

Pour la même date, Infrabel transmet ce projet à la SNCB Holding, qui rédige une version consolidée pour le Groupe SNCB. La SNCB Holding la transmet au Ministre des Entreprises publiques, avec copie à la DGTT pour le 31 janvier 2012 au plus tard. Le Ministre informe le Conseil des ministres de ce projet de plan pluriannuel.

Dans chaque cas de développement ou d'extension de l'infrastructure ferroviaire, l'importance et l'intérêt des projets sont évalués au regard de la politique de mobilité du Gouvernement.

Les nouveaux investissements dont le coût estimé dépasserait les 25 millions €₂₀₀₈ ne peuvent être repris dans le plan pluriannuel d'investissement (soit dans une actualisation du

VIII. Investerings

A. Meerjareninvesteringsplan

Art. 54

Infrabel zal alles in het werk stellen, voor het gedeelte dat haar betreft, om de spoorweginvesteringen zoals geprogrammeerd in het door de Regering goedgekeurde geconsolideerde meerjareninvesteringsplan 2008-2012 uit te voeren.

Dat plan, bijgevoegd in bijlage 2.1, en zijn latere aanpassingen, maken integraal deel uit van dit beheerscontract.

De Staat verbindt zich ertoe de in dit contract vermelde financiële middelen te leveren.

Uiterlijk eind november 2011 stelt Infrabel een ontwerp van investeringsplan op voor de periode 2013-2025, nadat ze de op het Belgische net actieve spoorwegondernemingen heeft geraadpleegd, zoals bepaald in artikel 200, § 3 van de Wet Overheidsbedrijven.

Dit ontwerpplan 2013-2025 komt tot stand rekening houdend met de studie over de behoeften op lange termijn, waarvan sprake in artikel 2 van dit contract.

Tegen dezelfde datum bezorgt Infrabel dit ontwerp aan de NMBS-Holding die een geconsolideerde versie opmaakt voor de NMBS-groep. De NMBS-Holding maakt die over aan de Minister van Overheidsbedrijven, met afschrift aan DGVL, uiterlijk op 31 januari 2012. De Minister licht de Ministerraad in over dit ontwerp van meerjareninvesteringsplan.

In elk geval van ontwikkeling of uitbreiding van de spoorweginfrastructuur worden het belang en het voordeel van de projecten getoetst aan het mobiliteitsbeleid van de Regering.

Nieuwe investeringen geraamd op meer dan 25 miljoen €₂₀₀₈ kunnen pas opgenomen worden in het meerjareninvesteringsplan (hetzij in een actualisatie van het plan 2008-2012, hetzij in

plan 2008-2012, soit dans le futur plan 2013-2025) qu'après exécution d'une étude socio-économique réalisée selon une méthode internationalement reconnue (par ex. Railpag de la Banque européenne d'investissement). Pour tous ces projets, Infrabel procèdera à une évaluation ex-post. La DGTT est associée à ces études et reçoit une copie de leurs résultats.

Les panneaux d'information des projets financés par l'État font clairement référence à l'origine du financement.

Pour les projets impliquant différents intervenants, comme la SNCB Holding dans le cas de travaux dans les gares ou comme une ou plusieurs communes et/ou une ou plusieurs régions, Infrabel met tout en œuvre pour garantir une parfaite coordination des travaux de sorte que, le cas échéant, les travaux à réaliser par Infrabel commencent au plus tard dès que les travaux réalisés ou financés par d'autres intervenants sont terminés.

Pour préserver la sécurité du réseau ferroviaire belge et garantir un niveau de qualité suffisant, les investissements relatifs aux rubriques sécurité et maintien de capacité doivent atteindre au moins 343 millions €₂₀₀₈ par an.

Infrabel met tout en œuvre pour finaliser le partenariat public-privé pour le Liefkenshoek Rail Link en 2008. Infrabel respectera les engagements convenus dans les contrats relatifs aux projets de préfinancement et de partenariat public-privé.

Le contenu et la forme du plan pluriannuel d'investissement, des procédures de révision et d'actualisation, ainsi que des modalités de rédaction des rapports et de suivi sont ceux fixés à l'annexe 3. La DGTT et les trois sociétés examineront cependant la possibilité de réactualiser et de simplifier les procédures et documents décrits dans cette annexe.

Le 30 juin au plus tard de chaque année, Infrabel envoie à la DGTT et à la SNCB Holding un rapport annuel d'avancement relatif

het toekomstige plan 2013-2025) na uitvoering van een maatschappelijke kosten-batenanalyse gerealiseerd volgens een internationaal erkende methode (bv. *Railpag* van de Europese Investeringsbank). Voor al deze projecten maakt Infrabel eveneens een ex-post evaluatie op. DGVL wordt bij deze studies betrokken en ontvangt kopie van de studieresultaten.

De informatieborden van de door de Staat gefinancierde projecten verwijzen duidelijk naar de herkomst van de financiering.

Voor de projecten waarbij verschillende actoren betrokken zijn, zoals de NMBS-Holding bij werken in de stations of zoals een of meerdere gemeenten en/of een of meerdere gewesten, stelt Infrabel alles in het werk om een perfecte coördinatie van de werken te waarborgen zodat, in voorkomend geval, de door Infrabel uit te voeren werken uiterlijk kunnen starten zodra de door andere actoren uitgevoerde of gefinancierde werken beëindigd zijn.

Om de veiligheid van het Belgische spoorwegnet in stand te houden en een toereikend kwaliteitsniveau te garanderen, moeten de investeringen met betrekking tot de rubrieken veiligheid en capaciteitsbehoud ten minste 343 miljoen €₂₀₀₈ per jaar bereiken.

Infrabel stelt alles in het werk om de publiek-private samenwerking voor de Liefkenshoek Rail Link in 2008 af te ronden. Infrabel zal de verplichtingen naleven die werden aangegaan in de overeenkomsten betreffende de projecten met prefinanciering en met publiek-private samenwerking.

De inhoud en de vorm van het meerjareninvesteringsplan, van de procedures voor herziening en actualisering, en van de modaliteiten voor het opstellen van de verslagen en de opvolging, zijn vastgelegd in bijlage 3. DGVL en de drie vennootschappen zullen niettemin de mogelijkheid onderzoeken om de in die bijlage beschreven procedures en documenten te actualiseren en te vereenvoudigen.

Uiterlijk op 30 juni van elk jaar bezorgt Infrabel een jaarlijks voortgangsrapport over de uitvoering van het meerjarenplan aan DGVL en

à l'exécution du plan pluriannuel. Cette dernière rédige une version consolidée pour le Groupe SNCB et l'envoie, via la DGTT, au Ministre des Entreprises publiques pour le 31 juillet.

Infrabel s'engage à fournir à la SNCB Holding les données nécessaires, dans un format à convenir avec la SNCB Holding, pour permettre à cette dernière d'élaborer de manière efficiente et conforme le rapport consolidé susmentionné.

B. Programme annuel d'investissement

Art. 55

Infrabel établit chaque année, sur base du plan d'investissement pluriannuel, un programme d'investissement annuel. Ce programme d'investissement annuel est élaboré conformément aux dispositions de l'annexe 3. La DGTT et les trois sociétés examineront cependant la possibilité de réactualiser et de simplifier les procédures et documents décrits dans cette annexe.

Après accord au sein du comité d'investissement, Infrabel envoie le projet de programme annuel d'investissement à la DGTT et à la SNCB Holding, qui rédige une version consolidée pour le Groupe SNCB et qui, via la DGTT, la soumet au Ministre des Entreprises publiques pour approbation, et ce le 15 novembre au plus tard de l'année qui précède celle à laquelle les investissements se rapportent.

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

Le 30 septembre au plus tard de chaque année, Infrabel envoie un rapport d'avancement intermédiaire sur l'exécution du programme annuel d'investissement en cours de réalisation à la DGTT et à la SNCB Holding. La SNCB

de NMBS-Holding. Deze laatste maakt voor de NMBS-groep een geconsolideerde versie op en stuurt deze voor 31 juli via DGVL aan de Minister van Overheidsbedrijven.

Infrabel verbindt zich ertoe aan de NMBS-Holding de nodige gegevens te bezorgen, in een formaat dat met de NMBS-Holding wordt overeengekomen, opdat deze laatste het voormelde geconsolideerde rapport efficiënt en conform kan opmaken.

B. Jaarlijks investeringsprogramma

Art. 55

Infrabel maakt elk jaar op basis van haar meerjareninvesteringsplan een jaarlijks investeringsprogramma op. Dat jaarlijks investeringsprogramma wordt conform de bepalingen van bijlage 3 uitgewerkt. DGVL en de drie vennootschappen zullen niettemin de mogelijkheid onderzoeken om de in die bijlage beschreven procedures en documenten te actualiseren en te vereenvoudigen.

Na afstemming in het investeringscomité bezorgt Infrabel het ontwerp van jaarlijks investeringsprogramma aan DGVL en aan de NMBS-Holding, die een voor de NMBS-groep geconsolideerde versie opmaakt en via DGVL ter goedkeuring voorlegt aan de Minister van Overheidsbedrijven. Dit moet gebeuren uiterlijk op 15 november van het jaar voorafgaand aan het jaar van de investeringen.

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

Uiterlijk op 30 september van elk jaar verstuurt Infrabel aan DGVL en aan de NMBS-Holding een tussentijds voortgangsrapport over de uitvoering van het lopende jaarlijks investeringsprogramma. De NMBS-Holding

Holding se charge d'établir une version consolidée pour le Groupe SNCB et la transmet à la DGTT pour le 31 octobre.

zorgt voor een voor de NMBS-groep geconsolideerde versie en maakt deze voor 31 oktober over aan DGVL.

Le 30 avril au plus tard de chaque année, Infrabel envoie un rapport d'évaluation définitif sur l'exécution du programme annuel d'investissement (rapport annuel) de l'année écoulée à la DGTT et à la SNCB Holding. La SNCB Holding se charge également de rédiger une version consolidée pour le Groupe SNCB et la transmet à la DGTT pour le 31 mai.

Uiterlijk op 30 april van elk jaar stuurt Infrabel aan DGVL en aan de NMBS-Holding een definitief evaluatierapport over de uitvoering van het jaarlijks investeringsprogramma (jaarlijks rapport) voor het afgelopen jaar. De NMBS-Holding zorgt voor een voor de NMBS-groep geconsolideerde versie en maakt deze aan DGVL over voor 31 mei.

Infrabel s'engage à fournir à la SNCB Holding les données nécessaires, dans un format à convenir avec la SNCB Holding, pour permettre à cette dernière d'élaborer de manière efficiente et conforme les rapports consolidés susmentionnés. Dans ce cadre, Infrabel s'engage à communiquer à la SNCB Holding des informations exactes et complètes.

Infrabel verbindt zich ertoe aan de NMBS-Holding de nodige gegevens te bezorgen, in een formaat dat met de NMBS-Holding wordt overeengekomen, opdat deze laatste de voormelde geconsolideerde rapporten efficiënt en conform kan opmaken. In dit verband verbindt Infrabel zich ertoe, aan de NMBS-Holding juiste en volledige gegevens mee te delen.

Une fois par an, Infrabel peut amender le programme d'investissement annuel en vigueur afin de tenir compte de l'évolution de son exécution. Cet amendement sera consolidé avec celui des deux autres sociétés, au sein du comité d'investissement, en vue de son approbation par le Ministre des Entreprises publiques. Le projet d'amendement est transmis à la DGTT le 31 juillet au plus tard de l'année concernée par l'amendement. L'État dispose d'un délai de quarante-cinq jours calendrier, à compter de la date de réception du projet consolidé par la DGTT, pour faire connaître sa position. Passé ce délai, l'amendement du programme d'investissement annuel soumis à l'État est considéré comme étant accepté.

Eén keer per jaar kan Infrabel haar vigerende investeringsprogramma amenderen om rekening te houden met de evolutie van de uitvoering ervan. Die amendering zal geconsolideerd worden met die van de twee andere vennootschappen, in het investeringscomité, met het oog op de goedkeuring ervan door de Minister van Overheidsbedrijven. Het ontwerp van wijziging wordt aan DGVL bezorgd uiterlijk op 31 juli van het jaar waarvoor de wijziging geldt. De Staat beschikt over een termijn van vijfenveertig kalenderdagen om zijn standpunt bekend te maken, te rekenen vanaf de datum dat DGVL het geconsolideerde ontwerp ontvangt. Na die termijn wordt de aan de Staat voorgelegde amendering van het jaarlijks investeringsprogramma als aanvaard beschouwd.

C. Dossiers de projet, dossiers collectifs, fiches de projet et fiches collectives

Art. 56

Infrabel met en oeuvre l'approche de planification et de monitoring par projet d'investissement, conformément à la méthodologie définie dans l'annexe 3. La DGTT et les trois sociétés examineront cependant la possibilité de réactualiser et de simplifier les procédures et documents décrits dans cette annexe. On utilise à cet effet les "dossiers de projet " et les "dossiers collectifs", dont le format est convenu entre la DGTT et les trois sociétés du Groupe SNCB.

Chaque dossier de projet ou dossier collectif donne, sous forme synthétique, une image aussi fidèle que possible du projet d'investissement en matière d'objectifs, de contenu, de planification et d'état d'avancement.

Infrabel transmet à la DGTT:

- sur base trimestrielle, au plus tard le 30 juin (Q1), le 15 octobre (Q2) et le 31 décembre (Q3) et le 15 avril (Q4) de chaque année: la version actualisée de tous les dossiers de projet et dossiers collectifs. Les dates précitées peuvent être modifiées de commun accord entre la DGTT et Infrabel;
- sur une base annuelle, au plus tard le 30 juin de chaque année: les fiches de projet et les fiches collectives destinées à la communication externe, notamment vers les régions.

Bien que le contenu minimal et le format des dossiers de projet, des dossiers collectifs, des fiches de projet et des fiches collectives soit convenu entre la DGTT et les trois sociétés du Groupe SNCB, ils peuvent encore être adaptés de commun accord.

La DGTT se basera principalement sur les dossiers de projet et les dossiers collectifs afin d'assurer, pour le compte de l'Etat, le suivi et le

C. Projectdossiers, verzameldossiers, projectfiches en verzamelfiches

Art. 56

Infrabel past de benadering van planning en monitoring toe per investeringsproject, conform de methodologie zoals vastgelegd in bijlage 3. DGVL en de drie vennootschappen zullen niettemin de mogelijkheid onderzoeken om de in die bijlage beschreven procedures en documenten te actualiseren en te vereenvoudigen. Hierbij wordt gebruik gemaakt van de 'projectdossiers' en 'verzameldossiers', waarvan het formaat overeengekomen is tussen DGVL en de drie vennootschappen van de NMBS-groep.

Elk projectdossier of verzameldossier levert, in synthetische vorm, een zo getrouw mogelijk beeld van het investeringsproject op het gebied van doelstellingen, inhoud, planning en voortgang van de uitvoering.

Ze bezorgt aan DGVL:

- per kwartaal, uiterlijk op 30 juni (Q1), 15 oktober (Q2) en 31 december (Q3) en 15 april (Q4) van elk jaar: de geactualiseerde versie van alle project- en verzameldossiers. De voornoemde datums kunnen worden gewijzigd in onderling akkoord tussen DGVL en Infrabel;
- op jaarbasis, uiterlijk op 30 juni van elk jaar: de projectfiches en verzamelfiches, die bestemd zijn voor de externe communicatie, met name naar de gewesten.

Hoewel de minimale inhoud en het formaat van de projectdossiers, de verzameldossiers, de projectfiches en de verzamelfiches is overeengekomen tussen DGVL en de drie vennootschappen van de NMBS-groep, kan dit verder in onderling akkoord bijgestuurd worden.

DGVL zal zich, in hoofdzaak, op de projectdossiers en verzameldossiers baseren om, voor rekening van de Staat, in te staan voor

contrôle de l'exécution des plans et des programmes d'investissement. La DGTT est autorisée à procéder à toutes les vérifications et tous les contrôles supplémentaires nécessaires sur le terrain et au sein de l'entreprise. Cela peut se faire via la consultation de documents et d'informations complémentaires, des contrôles de dépenses, des réunions avec les *Project Management Officers* (PMO), les chefs de projets et les fonctionnaires dirigeants, etc. sans perturber le déroulement normal de la mission de service public.

Après chaque actualisation trimestrielle des dossiers, la DGTT transmet au Ministre des Entreprises publiques un rapport sur l'état d'avancement des différents projets. Une copie de ce rapport est envoyée à Infrabel.

de opvolging en de controle van de uitvoering van de investeringsplannen en –programma's. DGVL is evenwel gemachtigd om op het terrein en bij de onderneming alle bijkomende verificaties en controles uit te voeren. Dit kan gebeuren door het opvragen van bijkomende documenten en informatie, uitgavencontroles, terreinbezoeken, vergaderingen met de *Project Management Officers* (PMO's), de projectleiders en de leidende ambtenaren, enz. zonder de normale openbare dienstverlening te verstoren.

Na elke actualisering per kwartaal van de dossiers bezorgt DGVL aan de Minister van Overheidsbedrijven een rapport over de stand van zaken van de verschillende projecten. Een kopie van dat rapport wordt naar Infrabel gestuurd.

D. Transition vers les dossiers de projet

Art. 57

Pour le 31 août 2008 au plus tard, Infrabel devra avoir terminé la migration vers le système de planification, de monitoring et de suivi basé sur les dossiers de projet et les dossiers collectifs, et ce, pour les projets dont Infrabel ou TUC RAIL assurent la gestion du projet. A partir de cette date, Infrabel ne peut plus présenter de décisions d'investissement à la DGTT selon le système des "feux verts".

Le système connu des "feux verts" reste néanmoins d'application jusqu'au 31 décembre 2008 au plus tard pour les coûts datant d'avant la date de transition et qui ont été constatés lors de la migration d'un projet vers le nouveau système de suivi.

Dans ce cas, il faut encore introduire une demande de "feux verts", pour autant que ces coûts ne soient pas encore couverts par un "feu vert" antérieur et que le montant soit supérieur à 10.000 €.

E. Spécificités

1. Etude relative au matériel pendulaire

Art. 58

Compte tenu de la libéralisation du trafic international de voyageurs à partir de 2010 et de la perspective d'une relation Bruxelles - Luxembourg - Strasbourg - Bâle assurée grâce à du matériel pendulaire, Infrabel évaluera au moyen d'une actualisation des études effectuées précédemment, quels travaux d'infrastructure et investissements seraient requis sur le territoire belge. Cette évaluation sera soumise à la DGTT au plus tard trois mois après la signature du présent contrat.

D. Overgang naar projectdossiers

Art. 57

Infrabel zal uiterlijk op 31 augustus 2008 de migratie naar het plannings-, monitoring- en opvolgingssysteem gebaseerd op project- en verzameldossiers, voltooid hebben, voor de projecten waar Infrabel of TUC RAIL de projectleiding hebben. Vanaf die datum mag de Infrabel geen investeringsbeslissingen onder het stelsel van de "groene lichten" meer voorleggen aan DGVL.

Nochtans blijft het gekende stelsel van de "groene lichten" nog uiterlijk tot 31 december 2008 van kracht voor de kosten die dateren van vóór de overgangsdatum, die vastgesteld werd bij de migratie van een project naar het nieuwe opvolgingssysteem.

In dit geval moet nog een aanvraag "groene lichten" ingediend worden, in zoverre deze kosten nog niet gedekt zijn door een eerder "groen licht", en voor zover het bedrag hoger is dan 10.000 €.

E. Specifieke elementen

1. Studie kantelbakmaterieel

Art. 58

Rekening houdend met de liberalisering van het internationale reizigersverkeer vanaf 2010 en de verwachting dat er voor de verbinding Brussel - Luxemburg - Straatsburg - Basel vraag zal zijn om deze dienst te verzorgen met kantelbakmaterieel, zal Infrabel, door een actualisering van eerder uitgevoerde studies, evalueren welke bijkomende infrastructuurwerken en investeringen dit zou vergen op Belgisch grondgebied. Deze evaluatie zal aan DGVL voorgelegd worden uiterlijk drie maanden na ondertekening van dit contract.

2. Etude lightrail

Art. 59

Infrabel participe à une étude relative à l'application possible du lightrail sur l'infrastructure existante, sur une éventuelle nouvelle infrastructure, ainsi qu'en trafic mixte (heavyrail/lightrail). Cette étude est réalisée par la SNCB Holding. Infrabel apportera son expertise pour des aspects tels que la compatibilité technique du matériel lightrail avec l'infrastructure ferroviaire et la signalisation, et les analyses de risques en matière de trafic mixte.

2. Studie lightrail

Art. 59

Infrabel werkt mee aan een onderzoek naar de mogelijke toepassing van lightrail op bestaande en eventueel nieuwe spoorweginfrastructuur en in gemengd verkeer (heavyrail/lightrail). Dit onderzoek wordt uitgevoerd door de NMBS-Holding. Infrabel zal haar expertise aanbrengen voor aspecten als de technische compatibiliteit van het lightrailmaterieel met de spoorinfrastructuur en de seininrichting, en de risicoanalyses inzake gemengd verkeer.

IX. Relations financières entre l'Etat et Infrabel

A. Dotations d'investissement

Art. 60

Pour la réalisation des investissements prévus dans le plan pluriannuel d'investissement 2008-2012, Infrabel reçoit une dotation annuelle d'investissement à charge du budget de l'Etat et une dotation du Fonds RER dont les montants sont mentionnés ci-après.

Un aperçu indicatif des dotations telles que connues ou estimées au moment de la signature du présent contrat figure en annexe 7.

1. Le Fonds RER

Art. 61

Infrabel s'engage à affecter les montants versés au Fonds RER ainsi que les intérêts générés par le Fonds RER exclusivement à la réalisation du projet RER. L'Etat a confié la gestion du Fonds RER à la SNCB Holding. Infrabel s'engage à effectuer les travaux dans la mesure où le fonds est suffisamment alimenté pour faire face aux travaux de l'année en cours.

Infrabel, en bonne coordination avec la SNCB Holding, se tiendra à l'enveloppe exclusivement réservée pour les travaux d'infrastructure de 2.098.140 k€₂₀₀₈ (1.556.000 k€₂₀₀₁).

Les surcoûts éventuels, quelles qu'en soient les causes, devront être financés dans les limites de la dotation d'investissement classique du SPF Mobilité et Transports. A partir de 2009, Infrabel et la SNCB Holding, chacun pour ce qui la concerne, fourniront un rapport annuel comprenant une actualisation de la prévision de coût total du projet RER et une évaluation des risques budgétaires subsistants. Ce rapport est transmis au Ministre des

IX. Financiële relaties tussen de Staat en Infrabel

A. Investeringsstoelagen

Art. 60

Voor de uitvoering van de in het meerjareninvesteringsplan 2008-2012 geplande investeringen ontvangt Infrabel een jaarlijkse investeringstoelage ten laste van de Rijksbegroting en een toelage uit het GEN-fonds waarvan de bedragen hierna worden vermeld.

Een indicatief overzicht van de toelagen zoals gekend of geraamd bij de ondertekening van dit contract is opgenomen in bijlage 7.

1. Het GEN-fonds

Art. 61

Infrabel verbindt zich ertoe de in het GEN-fonds gestorte bedragen alsook de interesten opgebracht door het GEN-fonds exclusief te besteden aan de verwezenlijking van het GEN-project. De Staat heeft het beheer van het GEN-fonds aan de NMBS-Holding toevertrouwd. Infrabel verbindt zich ertoe de werken uit te voeren in de mate dat het Fonds voldoende gespijsd is om de werken van het lopende jaar aan te gaan.

Infrabel zal zich, in coördinatie met de NMBS-Holding, houden aan de enveloppe die uitsluitend voor de infrastructuurwerken bestemd is en die 2.098.140 k€₂₀₀₈ (1.556.000 k€₂₀₀₁) bedraagt.

De eventuele meerkosten, ongeacht de oorzaken ervan, zullen gefinancierd moeten worden binnen de beschikbare klassieke investeringstoelage van de FOD Mobilitéit en Vervoer. Vanaf 2009 zullen Infrabel en de NMBS-Holding, elk voor wat hen aanbelangt, een jaarlijks rapport leveren dat een geactualiseerde raming van de totale kosten van het GEN-project bevat en een evaluatie van de nog bestaande budgettaire risico's.

Entreprises publiques et à la DGTT au plus tard le 30 avril de chaque année.

Infrabel met tout en oeuvre pour obtenir la délivrance des derniers permis d'urbanisme pour le RER dans les meilleurs délais; Infrabel actualisera le planning de mise en service de l'infrastructure RER dès que les derniers permis principaux auront été obtenus.

Le Fonds RER est affecté aux financements d'une liste de projets d'investissement destinés à la réalisation du RER.

Les investissements à réaliser par Infrabel sont les suivants:

- la mise à quatre voies de la ligne 50A (tronçon Sint-Katharina-Lombeek - Bruxelles Petite Ile), de la ligne 124 (tronçon Nivelles - Uccle Moensberg) et de la ligne 161 (tronçon Ottignies-Bruxelles-Schuman);
- la construction d'un tunnel à Bruxelles entre Schuman et Josaphat;
- l'aménagement de la courbe de Nossegem (déjà réalisé);
- l'aménagement des quais, des couloirs sous voies et des passerelles dans les gares qui, dans le périmètre RER, sont situées sur les trois lignes qui seront mises à quatre voies (ligne 50A, ligne 124 et ligne 161), ainsi que sur la ligne 36 (tronçon Louvain - Bruxelles-Nord).

Infrabel introduit chaque mois une demande de paiement des moyens provenant du Fonds RER qui lui sont alloués. La SNCB Holding met à la disposition d'Infrabel les moyens disponibles du Fonds RER qui lui ont été confiés, ce sur la base de relevés détaillés des factures d'entreprises et des dépenses réelles en régie relatives aux projets RER. Infrabel justifie l'utilisation des moyens qu'elle reçoit du Fonds RER par une rubrique spécifique dans le rapport annuel relatif à l'exécution du plan d'investissement tel que visé à l'article 54.

Infrabel recevra les montants suivants du Fonds

Dit rapport wordt uiterlijk op 30 april van elk jaar aan de Minister van Overheidsbedrijven en aan DGVL overgemaakt.

Infrabel stelt alles in het werk om de laatste stedenbouwkundige vergunningen voor het GEN zo snel mogelijk te verkrijgen; Infrabel zal de planning voor de indienststelling van de GEN-infrastructuur actualiseren zodra ze de laatste belangrijke vergunningen verkregen heeft.

Het GEN-fonds is bestemd voor de financiering van een lijst investeringsprojecten bestemd voor de realisatie van het GEN.

De investeringen door Infrabel uit te voeren zijn de volgende:

- het viersporig maken van de lijn 50A (baanvak Sint-Katharina-Lombeek – Brussel Klein Eiland), de lijn 124 (baanvak Nijvel – Ukkel Moensberg) en de lijn 161 (baanvak Ottignies – Brussel Schuman);
- een tunnel bouwen in Brussel tussen Schuman en Josaphat;
- de bocht van Nossegem aanleggen (reeds gerealiseerd);
- perrons, onderdoorgangen en voetgangersbruggen inrichten in de stations die zich, binnen de GEN-perimeter, bevinden op de drie lijnen die op vier sporen zullen worden gebracht (lijn 50A, lijn 124 en lijn 161) alsook op de lijn 36 (baanvak Leuven – Brussel-Noord).

Infrabel dient maandelijks een aanvraag in tot betaling van de middelen uit het GEN-fonds die haar toekomen. De NMBS-Holding stelt de beschikbare middelen van het GEN-fonds die aan haar werden toevertrouwd, ter beschikking van Infrabel op basis van gedetailleerde staten van effectieve aannemingsfacturen en van uitgaven in eigen beheer met betrekking tot investeringen voor GEN-projecten. Infrabel verantwoordt het gebruik van de middelen die ze ontvangt uit het GEN-fonds door een specifieke rubriek in het jaarlijks verslag over de uitvoering van het investeringsplan, zoals bedoeld in artikel 54.

Infrabel zal de volgende bedragen uit het GEN-

RER:

2008: 174.700 k€₂₀₀₈

2009: 244.835 k€₂₀₀₈

2010: 314.710 k€₂₀₀₈

2011: 346.510 k€₂₀₀₈

2012: 290.550 k€₂₀₀₈

Ces montants prévus dans le plan d'investissement 2008-2012 et exprimés €₂₀₀₈, peuvent être révisés dans le cadre de l'approbation des budgets annuels d'investissement et de leurs amendements.

fonds ontvangen:

2008: 174.700 k€₂₀₀₈

2009: 244.835 k€₂₀₀₈

2010: 314.710 k€₂₀₀₈

2011: 346.510 k€₂₀₀₈

2012: 290.550 k€₂₀₀₈

Deze bedragen, voorzien in het investeringsplan 2008-2012 en uitgedrukt in €₂₀₀₈, kunnen worden herzien in het kader van de goedkeuring van de jaarlijkse investeringsbudgetten en hun amendering.

2. Dotation d'investissement classique

Art. 62

L'Etat garantit une dotation d'investissement globale pour les trois entités du Groupe SNCB à concurrence des montants suivants:

2008: 1.208.172 k€₂₀₀₈

2009: 1.246.175 k€₂₀₀₈

2010: 1.288.989 k€₂₀₀₈

2011: 1.323.455 k€₂₀₀₈

2012: 1.366.457 k€₂₀₀₈

La loi du 22 mars 2002 portant approbation de l'accord de coopération du 11 octobre 2001 définit les règles concernant la clé de répartition régionale à appliquer aux montants globaux susmentionnés et aux investissements RER visés à l'article 61.

Les principes d'application de cette clé de répartition et, plus particulièrement, la liste des investissements "délocalisés" se trouvent à l'annexe 2.2.

Conformément au plan d'investissement 2008-2012, la partie suivante de ces montants est affectée à Infrabel:

2008: 719.518 k€₂₀₀₈

2009: 715.434 k€₂₀₀₈

2010: 785.418 k€₂₀₀₈

2. Klassieke investeringstoelage

Art. 62

De Staat waarborgt een globale investeringstoelage voor de drie entiteiten van de NMBS-groep voor de volgende bedragen:

2008: 1.208.172 k€₂₀₀₈

2009: 1.246.175 k€₂₀₀₈

2010: 1.288.989 k€₂₀₀₈

2011: 1.323.455 k€₂₀₀₈

2012: 1.366.457 k€₂₀₀₈

De wet van 22 maart 2002 houdende goedkeuring van het samenwerkingsakkoord van 11 oktober 2001 bepaalt de regels met betrekking tot de gewestelijke verdeelsleutel die moeten worden toegepast op de hierboven vermelde globale bedragen en op de GEN-investeringen die beoogd zijn in artikel 61.

De principes van toepassing van deze verdeelsleutel en, meer bepaald, de lijst van "gedelocaliseerde" investeringen, zijn terug te vinden in bijlage 2.2.

Conform het investeringsplan 2008-2012, is van deze bedragen het volgende deel voor Infrabel bestemd:

2008: 719.518 k€₂₀₀₈

2009: 715.434 k€₂₀₀₈

2010: 785.418 k€₂₀₀₈

2011: 694.498 k€₂₀₀₈

2011: 694.498 k€₂₀₀₈

2012: 795.430 k€₂₀₀₈

2012: 795.430 k€₂₀₀₈

Ces montants sont associés à un programme d'investissement dans le cadre duquel Infrabel détermine des enveloppes budgétaires pour tout nouveau projet d'extension de capacité avec une réserve de risques pour son exécution.

Die bedragen gaan samen met een investeringsprogramma in het kader waarvan Infrabel de budgettaire enveloppes bepaalt voor elk nieuw project van capaciteitsuitbreiding met een risicoreserve voor de uitvoering ervan.

Infrabel s'engage à tout mettre en oeuvre pour respecter le niveau des dépenses d'investissement pour ses missions de service public que lui assurent les moyens mis à sa disposition.

Infrabel verbindt zich ertoe alles in het werk te stellen om het niveau van de investeringsuitgaven voor haar opdrachten van openbare dienst na te leven dat haar verzekerd wordt door de haar ter beschikking gestelde middelen.

3. Projets PPP

3. PPS-projecten

a. Diabolo

a. Diabolo

Art. 63

Art. 63

A partir de l'année 2009, le montant de la dotation globale d'investissement et de la partie de cette dotation allouée à Infrabel est réduit chaque année d'un montant de 9.000 k€₂₀₀₉ (ou de tout montant modifié qui pourrait être fixé à l'avenir) qui sera dû par Infrabel à la SA Northern Diabolo à titre de redevance de disponibilité en vertu du contrat de concession du 28 septembre 2007. Ce montant sera alloué à Infrabel via une dotation d'exploitation spécifique reprise à l'article 78.

Het bedrag van de globale investeringstoelage en van het deel ervan dat voor Infrabel bestemd is, wordt vanaf het jaar 2009 jaarlijks verminderd met een bedrag van 9.000 k€₂₀₀₉ (of elk gewijzigd bedrag dat in de toekomst zou kunnen vastgesteld worden) dat door Infrabel als beschikbaarheidsvergoeding verschuldigd is aan de NV Northern Diabolo, ingevolge de concessieovereenkomst van 28 september 2007. Dat bedrag zal aan Infrabel toegekend worden via een specifieke exploitatietoelage die in artikel 78 is vermeld.

b. Liefkenshoek Rail Link

b. Liefkenshoek Rail Link

Art. 64

Art. 64

Le montant de la dotation globale d'investissement et de la partie de cette dotation allouée à Infrabel est chaque année réduit, au plus tôt à partir de 2011, d'un montant "L_t" de maximum 80.000 k€₂₀₁₂. Ce montant sera dû par Infrabel au titre de redevance de disponibilité au *Special Purpose Vehicle* (SPV) qui sera créé en exécution du contrat de partenariat public-privé pour le financement et la construction du Liefkenshoek Rail Link, et ce à compter de l'année de livraison de cette infrastructure par le partenaire privé. Ce

Het bedrag van de globale investeringstoelage en van het deel ervan dat voor Infrabel bestemd is, wordt jaarlijks, ten vroegste vanaf 2011, verminderd met een bedrag "L_t", van maximaal 80.000 k€₂₀₁₂, dat door Infrabel als beschikbaarheidsvergoeding zal verschuldigd zijn aan de *Special Purpose Vehicle* (SPV) die zal opgericht worden in uitvoering van de overeenkomst voor publiek-private samenwerking voor de financiering en de bouw van de Liefkenshoek Rail Link, en dit vanaf het jaar van oplevering van deze infrastructuur door

montant L_t sera alloué à Infrabel via une dotation d'exploitation spécifique reprise à l'article 79.

4. Projets avec préfinancement régional

Art. 65

En exécution des décisions du Comité de Concertation du 7 décembre 2005 concernant les investissements qui sont réalisés de manière accélérée via un préfinancement par les régions, les montants suivants seront prélevés du montant de la dotation globale d'investissement avant affectation à l'une des trois sociétés du Groupe SNCB:

2008: 22.128 k€₂₀₀₈

2009: 60.280 k€₂₀₀₈

2010: 90.420 k€₂₀₀₈

2011: 120.560 k€₂₀₀₈ min L_t

2012: 150.700 k€₂₀₀₈ min L_t

Ces montants seront affectés à la SNCB Holding ou à Infrabel conformément à ce qui est stipulé ci-après:

1. Le remboursement à la SNCB Holding des intérêts et des amortissements en capital relatifs au préfinancement des cinq projets qui ont été approuvés par le Comité de Concertation du 7 décembre 2005, à savoir:

- les installations ferroviaires dans le port de Zeebrugge;
- les installations ferroviaires dans le port de Bruxelles;
- la construction d'une gare à proximité de l'aéroport de Brussels South Charleroi;
- l'aménagement d'un parking à Louvain-la-Neuve et
- la partie localisée des travaux de modernisation sur les lignes 161 et 162 à Bruxelles-Luxembourg.

2. Le remboursement à Infrabel des coûts liés à la partie délocalisée des travaux de modernisation sur les lignes 161 et 162

de privépartner. Dat bedrag L_t zal aan Infrabel toegekend worden via een specifieke exploitatietoelage die in artikel 79 is vermeld.

4. Projecten met gewestelijke prefinanciering

Art. 65

In uitvoering van de beslissingen van het Overlegcomité van 7 december 2005 over de investeringen die via een prefinanciering door de gewesten versneld gerealiseerd worden, zullen de volgende bedragen voorafgenomen worden van het bedrag van de globale investeringstoelage vóór toewijzing aan één van de drie vennootschappen van de NMBS-groep:

2008: 22.128 k€₂₀₀₈

2009: 60.280 k€₂₀₀₈

2010: 90.420 k€₂₀₀₈

2011: 120.560 k€₂₀₀₈ min L_t

2012: 150.700 k€₂₀₀₈ min L_t

Deze bedragen worden toegewezen aan de NMBS-Holding of Infrabel volgens hetgeen hierna bepaald is:

1. De terugbetaling aan de NMBS-Holding van de intresten en kapitaalaflossingen betreffende de prefinanciering van de vijf projecten die goedgekeurd werden door het Overlegcomité van 7 december 2005, met name:

- de spoorweginstallaties in de haven van Zeebrugge;
- de spoorweginstallaties in de haven van Brussel;
- de bouw van een station bij Brussels South Charleroi Airport;
- de aanleg van een parking in Louvain-la-Neuve en
- het gelokaliseerde deel van de moderniseringswerken op de lijnen 161 en 162 Brussel-Luxembourg.

2. De terugbetaling aan Infrabel van de kosten voor het gedelokaliseerde deel van de moderniseringswerken op de lijnen 161 en 162

Bruxelles-Luxembourg.

A partir de 2013, un montant de maximum 150.700 k€₂₀₀₈ sera chaque année prélevé du montant de la dotation globale d'investissement. Les moyens prélevés seront exclusivement affectés aux objectifs précités et à la redevance de disponibilité pour le projet Liefkenshoek Rail Link, jusqu'à l'amortissement complet de tous les préfinancements mentionnés au point 1, jusqu'à la réalisation complète des travaux mentionnés au point 2 et jusqu'à la fin des paiements de la redevance de disponibilité pour le projet Liefkenshoek Rail Link.

Tous les projets pour lesquels les régions interviennent seront réalisés sans retard, dans le respect du principe de simultanéité tel que défini par le Comité de Concertation lors de sa séance du 7 décembre 2005, compte tenu de l'état d'avancement du projet et de la disponibilité des permis nécessaires.

Les décisions du Comité de Concertation du 7 décembre 2005 seront respectées. Une augmentation de la redevance de disponibilité du Liefkenshoek Rail Link ne peut entraîner ni une augmentation des charges financières de la SNCB Holding, ni une prolongation de leur durée, via l'instrument des SPV's pour les préfinancements (prolongation du délai de remboursement). Le montant fixé à l'article 64 constitue la limite en l'état actuel des choses. Les variations importantes des données de base (tant au niveau du timing qu'au niveau des montants) feront l'objet d'une concertation entre Infrabel et la SNCB Holding et seront soumises au Ministre des Entreprises publiques.

Brussel-Luxemburg.

Vanaf 2013 wordt jaarlijks een bedrag van maximaal 150.700 k€₂₀₀₈ voorafgenomen van het bedrag van de globale investeringsstoelage. Deze voorafgenomen middelen worden uitsluitend bestemd voor bovengenoemde doeleinden en voor de beschikbaarheidsvergoeding voor het project Liefkenshoek Rail Link, tot de volledige aflossing van alle prefinancieringen onder punt 1, tot de volledige voltooiing van de werken onder punt 2 en tot het einde van de betalingen van de beschikbaarheidsvergoeding voor het Project Liefkenshoek Rail Link.

Alle projecten waarin de gewesten tussenkomen zullen zonder uitstel gerealiseerd worden, met inachtneming van het principe van gelijktijdigheid zoals bepaald door het Overlegcomité van 7 december 2005, en rekening houdend met de fase waarin het ontwerp zich bevindt, en met de beschikbaarheid van de nodige vergunningen.

De beslissingen van het Overlegcomité van 7 december 2005 zullen gerespecteerd worden. Een stijging van de beschikbaarheidsvergoeding van de Liefkenshoek Rail Link mag geen verhoging van de financiële lasten van de NMBS-Holding meebrengen noch een verlenging van de duurtijd ervan, via het instrument van de SPV's voor de prefinancieringen (verlenging van de terugbetalingstermijn). Het bedrag bepaald in artikel 64 is de grens volgens de huidige stand van zaken. Grote variaties van de basisgegevens (zowel in timing als in bedragen) zullen het voorwerp uitmaken van overleg tussen Infrabel en de NMBS-Holding; en voorgelegd worden aan de Minister van Overheidsbedrijven.

5. Répartition des montants entre les trois entreprises

Art. 66

Les trois sociétés peuvent formuler de commun accord une proposition visant à modifier la répartition des dotations d'investissement. Si le Gouvernement accepte la proposition, celle-ci est reprise dans un avenant aux contrats de gestion.

6. Indexation de la dotation d'investissement

Art. 67

Les montants des dotations annuelles au financement des investissements sont exprimés en €₂₀₀₈. Ils sont associés à une valeur d'indice de 6037,833 pour les matériaux et de 25,600 pour les salaires. Ces indices reflètent la valeur moyenne annuelle de l'année 2006.

Le montant de chaque dotation annuelle est indexé suivant l'évolution du prix des matériaux (I) et des salaires horaires (S) et ce à concurrence respectivement de 40 % et de 60 %, par rapport aux indices de référence précités. Les nouveaux indices sont ceux de l'avant-dernière année qui la précède (par exemple, les moyennes annuelles des indices de 2007 pour déterminer la valeur indexée de la dotation de 2009).

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

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

$$Dotation_t = Dotation\ contractuelle \times \left[\frac{moyenne\ I_{t-2}}{moyenne\ I_{2006}} \times 0,4 + \frac{moyenne\ S_{t-2}}{moyenne\ S_{2006}} \times 0,6 \right]$$

En ce qui concerne l'indexation de la dotation d'investissement, le montant prévu pour le

20080605 BC INFRABEL vs.1.5.doc

5. Verdeling van de bedragen tussen de drie vennootschappen

Art. 66

De drie vennootschappen kunnen in onderling akkoord een voorstel formuleren om de verdeling van de investeringstoelagen te wijzigen. Indien de Regering het voorstel aanvaardt, wordt het opgenomen in een bijvoegsel bij de beheerscontracten.

6. Indexering van de investeringstoelage

Art. 67

De bedragen van de jaartoelagen voor het financieren van de investeringen zijn uitgedrukt in €₂₀₀₈. Ze zijn gekoppeld aan een indexwaarde van 6037,833 voor de materialen en 25,600 voor de lonen. Die indexcijfers geven de gemiddelde waarde weer voor het jaar 2006.

Het bedrag van iedere jaartoelage is geïndexeerd volgens de evolutie van de materiaalprijzen (I) en de prijzen van de uurlonen (S), en dit tot beloop van respectievelijk 40 % en 60 %, ten opzichte van de voormelde referentie-indexen. De nieuwe indexcijfers zijn die van het voorlaatste voorafgaande jaar (bijvoorbeeld de jaargemiddelden van de indexcijfers van 2007 om de geïndexeerde waarde van de toelage voor 2009 te bepalen).

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

De formule van toepassing voor de indexering van de toelage voor het jaar t, is:

$$Toelage_t = Contractuele\ toelage \times \left[\frac{gemiddelde\ I_{t-2}}{gemiddelde\ I_{2006}} \times 0,4 + \frac{gemiddelde\ S_{t-2}}{gemiddelde\ S_{2006}} \times 0,6 \right]$$

Voor wat betreft de indexering van de investeringstoelage, kent het bedrag voorzien

61

Diabolo fait l'objet d'une autre approche que celle décrite ici (cf. article 78).

Lorsque le mécanisme d'indexation contractuel présente un résultat supérieur à 3 % pour le calcul de la dotation de l'année t+1, Infrabel se concerta avec la SNCB et la SNCB Holding afin que cette dernière présente un rapport sur l'évolution des prix unitaires ressortant, entre autres, des adjudications ferroviaires, ainsi que le résultat de leurs dernières formules de révision de prix, portant sur les mêmes paramètres. Ce rapport est établi le 15 mai au plus tard de l'année t. Dès qu'un suivi automatique des contrats de travaux et fournitures de biens sera mis en place de manière systématique et, en tout cas, au plus tard pour l'analyse des prix pratiqués en 2012, l'évolution réelle des prix unitaires pratiqués dans l'ensemble des adjudications est alors analysée dans ce rapport.

7. Paiement de la dotation d'investissement

Art. 68

Le 25^{ème} de chaque mois, l'Etat verse une provision équivalant à un douzième du montant annuel de la dotation d'investissement.

Le versement de la provision due en décembre est limité à 75 %. Le solde de 25 % est versé une fois qu'Infrabel a fourni les éléments suivants à la DGTT:

- la clôture annuelle des comptes avec identification des dépenses d'investissement, des créances ou dettes vis-à-vis de l'Etat en rapport avec la dotation d'investissement;
- tous les documents et renseignements, entre autres les justifications relatives aux écarts entre la programmation et la réalisation des projets, à remettre par Infrabel à la DGTT conformément au présent contrat.

Si ces conditions sont respectées, le paiement du solde intervient dans les soixante jours de

voor Diabolo een andere aanpak dan deze hier beschreven (zie artikel 78).

Wanneer het contractueel indexeringsmechanisme een resultaat vertoont van meer dan 3 % voor de berekening van de toelage van het jaar t+1, pleegt Infrabel overleg met de NMBS en de NMBS-Holding opdat laatstgenoemde een rapport zou overleggen over de evolutie van de eenheidsprijzen van, onder andere, de spoorwegaanbestedingen, alsook het resultaat van hun laatste prijsherzieningsformules, die betrekking hebben op dezelfde parameters. Dit rapport wordt opgesteld uiterlijk op 15 mei van jaar t. Zodra een automatische opvolging van de overeenkomsten voor werken en voor leveringen systematisch is ingevoerd, en in alle geval uiterlijk voor de analyse van de gehanteerde prijzen in 2012, wordt de werkelijke evolutie van de bij alle aanbestedingen gehanteerde eenheidsprijzen in dat rapport geanalyseerd.

7. Betaling van de investeringstoelage

Art. 68

De Staat betaalt de 25^o dag van elke maand een provisie gelijk aan een twaalfde van het jaarlijkse bedrag van de investeringstoelage.

Van de provisie die in december verschuldigd is, wordt slechts 75 % betaald. Het saldo van 25 % wordt gestort nadat Infrabel aan DGVL de volgende elementen bezorgd heeft:

- de jaarlijkse afsluiting van de rekeningen met identificatie van de investeringsuitgaven, de schuldvorderingen of schulden bij de Staat met betrekking tot de investeringstoelage;
- alle documenten en inlichtingen, onder andere de rechtvaardigingen met betrekking tot de verschillen tussen de programmering en de verwezenlijking van de projecten, die Infrabel volgens dit contract aan DGVL moet bezorgen.

Als aan deze voorwaarden voldaan is, wordt het saldo betaald binnen zestig dagen na de

l'approbation des comptes annuels. Dans le cas contraire, le délai est reporté à soixante jours après fourniture de ces documents.

8. Trésorerie – Reports

Art. 69

Tout écart positif ou négatif à la clôture des comptes de l'année t d'Infrabel entre sa part de la dotation d'investissement de l'année t éventuellement révisée et la réalisation effective de la partie du programme d'investissement à charge de l'Etat telle qu'elle résulte des comptes annuels, peut faire l'objet d'une régularisation entre différents exercices.

Pour pouvoir suivre la situation année après année, Infrabel rédige un rapport spécifique relatif aux dépenses d'investissement en même temps que le reporting financier annuel. Ce rapport annuel, à transmettre à la DGTT au plus tard le 31 mai de chaque année, compare les versements cumulés effectués par l'Etat et les investissements cumulés réalisés depuis le 1^{er} janvier 2005 sur la base des investissements comptabilisés à la fin de chaque année.

Il comprend, outre le bilan, compte de résultats et annexes:

- un tableau de trésorerie mentionnant distinctement l'impact sur le bilan et le résultat, des investissements ainsi que de la variation des créances et des dettes;
- un tableau de trésorerie cumulé des investissements depuis le 1^{er} janvier 2005.

Sans préjudice de l'exécution complète du plan pluriannuel d'investissement, le solde positif éventuel de l'année t est repris comme financement complémentaire à la dotation prévue à l'article 62 qui est octroyée pour l'année t+1 à Infrabel, et sa justification en termes de dépenses d'investissement est intégrée dans le cadre de l'amendement de l'année t+1 présenté par Infrabel.

Le solde négatif éventuel, dû à un dépassement

goedkeuring van de jaarrekeningen. In het andere geval wordt de termijn uitgesteld tot zestig dagen na het bezorgen van deze documenten.

8. Thesaurie – Overdrachten

Art. 69

Elk positief of negatief verschil dat bij het afsluiten van de rekeningen van het jaar t van Infrabel bestaat tussen haar deel van de eventueel herziene investeringstoelage en de eigenlijke uitvoering van het deel van het investeringsprogramma ten laste van de Staat zoals uit de jaarrekeningen blijkt, kan tussen verschillende boekjaren worden geregulariseerd.

Om de situatie jaar na jaar te kunnen volgen, stelt Infrabel tezelfdertijd met de jaarlijkse financiële rapportering ook een specifiek verslag op over de investeringsuitgaven. Dit verslag, aan DGVL over te maken uiterlijk op 31 mei van elk jaar, vergelijkt de gecumuleerde stortingen door de Staat en de sinds 1 januari 2005 gecumuleerde gerealiseerde investeringen op basis van de geboekte investeringen op het einde van elk jaar.

Het omvat, naast de balans, de resultatenrekening en bijlagen:

- een thesaurietabel die afzonderlijk de impact op de balans en het resultaat vermeldt van de investeringen, alsook van de variatie van de vorderingen en de schulden;
- een gecumuleerde thesaurietabel van de investeringen sinds 1 januari 2005.

Onverminderd de volledige uitvoering van het meerjareninvesteringsplan, wordt het eventuele positieve saldo van het jaar t als aanvullende financiering gevoegd bij de in artikel 62 voorziene toelage die aan Infrabel wordt toegekend voor het jaar t+1, en de rechtvaardiging ervan inzake investeringsuitgaven wordt opgenomen in het kader van de aanpassing van het jaar t+1 die door Infrabel wordt voorgesteld.

Het eventuele negatieve saldo, dat te wijten is

des dépenses d'investissement d'Infrabel pour l'année t, fait l'objet d'une justification détaillée dans le cadre de l'évaluation du programme annuel de l'année t à communiquer au Ministre des Entreprises publiques. L'amendement de l'année t+1 tient compte de l'affectation d'une partie de la dotation de l'année t+1 d'Infrabel à l'apurement du surplus d'investissement de l'année t.

9. Investissements TGV

Art. 70

En exécution de la décision du Conseil des Ministres du 27 mai 2005 concernant le financement des travaux TGV, Infrabel a fait appel à une augmentation de capital par la SNCB Holding à concurrence d'un montant maximal de 205.400 k€. L'apport en capital a lieu en tranches en fonction de l'avancement des investissements TGV. Infrabel adresse à la SNCB Holding une demande motivée donnant un aperçu détaillé des investissements, après quoi le versement de capital requis est effectué dans le mois.

10. Date de réalisation de la LGV 4

Art. 71

En exécution du Traité du 21 décembre 1996, conclu entre les Royaumes de Belgique et des Pays-Bas, le solde de la contribution provenant des Pays-Bas est affecté intégralement et exclusivement à la construction de la ligne à grande vitesse entre Anvers (Luchtbal) et la frontière belgo-néerlandaise.

Infrabel est redevable des indemnités qui seraient dues par l'Etat aux Pays-Bas en vertu de l'article 5, § 2 ou 3 du Traité et selon le calendrier prévu à l'article 5, § 4 du Traité, pour autant que le retard lui soit imputable au sens de l'arrêté royal du 28 mai 1999. Elle est redevable du montant que l'Etat devrait restituer aux Pays-Bas en vertu de l'article 8, § 5 de ce Traité.

aan een overschrijding van de investerings-uitgaven van Infrabel voor het jaar t, wordt in detail gerechtvaardigd in het raam van de evaluatie van het jaarprogramma van het jaar t die aan de Minister van Overheidsbedrijven moet worden meegedeeld. De aanpassing van het jaar t+1 zal rekening houden met de aanwending van een deel van de toelage van het jaar t+1 van Infrabel voor de aanzuivering van het teveel aan investeringen van het jaar t.

9. HST-investeringen

Art. 70

In uitvoering van de beslissing van de Ministerraad van 27 mei 2005 over de financiering van de HST-werken, heeft Infrabel een beroep gedaan op een kapitaalverhoging door de NMBS-Holding voor een maximaal bedrag van 205.400 k€. De kapitaalbreng gebeurt in schijven in functie van de voortgang van de HST-investeringen. Infrabel richt een gemotiveerde aanvraag met een gedetailleerd overzicht van de investeringen aan de NMBS-Holding, waarna die binnen de maand de vereiste kapitaalvolstorting realiseert.

10. Realisatiedatum HSL 4

Art. 71

In uitvoering van het Verdrag van 21 december 1996, afgesloten tussen het Koninkrijk België en het Koninkrijk der Nederlanden, zal het saldo van de bijdrage afkomstig van Nederland, volledig en exclusief aangewend worden voor de aanleg van de hogesnelheidslijn tussen Antwerpen (Luchtbal) en de Belgisch-Nederlandse grens.

Infrabel staat in voor de vergoedingen die zouden verschuldigd zijn door de Staat aan Nederland in toepassing van artikel 5, § 2 of 3 van het Verdrag en volgens het tijdspad voorzien in artikel 5, § 4 van het Verdrag, voor zover de vertraging aan haar te wijten zou zijn in de zin van het koninklijk besluit van 28 mei 1999. Zij is het bedrag verschuldigd dat de Staat zou moeten teruggeven aan Nederland krachtens

11. Fonds des Investissements ferroviaires

Art. 72

Infrabel est tenue d'alimenter le Fonds des Investissements ferroviaires, conformément aux dispositions de l'article 288 de la loi-programme du 27 décembre 2006 et de l'arrêt royal du 28 décembre 2006.

Pour ce faire, elle fournit à la SNCB Holding les éléments permettant d'établir un rapport de l'état d'avancement de l'exécution du plan d'investissement, pour le 30 septembre de chaque année au plus tard en vue d'une présentation au Conseil des Ministres, du montant qui ne pourra être utilisé avant le début de l'année prochaine.

Ce rapport reprend:

- le détail des travaux qui sont confrontés à un retard et la justification;
- les montants correspondants qui seront donc reportés;
- la situation cumulée depuis le 1er janvier 2005, des crédits d'investissement alloués par l'Etat, à chacune des sociétés, leur utilisation et l'alimentation annuelle qui en a été réservée au Fonds des Investissements ferroviaires.

Au plus tard le 15 décembre de chaque année, Infrabel verse la partie non utilisée de sa dotation d'investissement à ce Fonds.

Il faut cependant noter que l'objectif poursuivi par Infrabel doit toujours être de réaliser les investissements tels qu'inscrits dans son programme annuel.

Concernant une proposition d'Infrabel quant à la scission de ce Fonds en fonds distincts pour chacune des trois entreprises du Groupe, une décision sera prise dans le cadre de celles relatives à la réforme du Fonds des Infrastructures ferroviaires en exécution des

11. Fonds voor Spoorweginvesteringen

Art. 72

Infrabel dient aan het Fonds voor Spoorweginvesteringen te storten overeenkomstig de bepalingen van artikel 288 van de programmawet van 27 december 2006 en het koninklijk besluit van 28 december 2006.

Daartoe levert ze aan de NMBS-Holding de elementen waarmee een voortgangsrapport over de uitvoering van het investeringsplan kan worden opgemaakt, uiterlijk op 30 september van elk jaar met het oog op voorlegging aan de Ministerraad, met vermelding van het bedrag dat niet voor het begin van het volgende jaar gebruikt zal kunnen worden.

Dat rapport bevat:

- het detail van de werken die vertraging oplopen en de rechtvaardiging;
- de desbetreffende bedragen die derhalve overgedragen zullen worden;
- de gecumuleerde toestand sedert 1 januari 2005, van de door de Staat toegekende investeringskredieten aan elk van de vennootschappen, het gebruik ervan en de jaarlijkse storting die daarvoor gereserveerd werd bij het Fonds voor spoorweginvesteringen.

Uiterlijk op 15 december van elk jaar stort Infrabel het niet-gebruikte gedeelte van haar investeringstoelage aan dat Fonds.

Er dient evenwel opgemerkt te worden dat de door Infrabel nagestreefde doelstelling altijd de verwezenlijking van de in haar jaarprogramma ingeschreven investeringen moet zijn.

Over een voorstel van Infrabel tot opsplitsing van dit Fonds in afzonderlijke fondsen voor ieder van de drie vennootschappen van de NMBS-groep, zal een beslissing genomen worden in het kader van de besluitvorming rond de hervorming van het Fonds voor Spoorweg-

décisions sur le budget 2008 de l'Etat.

infrastructuur in uitvoering van de beslissingen over de Rijksbegroting 2008.

B. Dotations d'exploitation

B. Exploitatietoelagen

Art. 73

Art. 73

Un aperçu indicatif des dotations telles que connues ou estimées au moment de la signature du présent contrat figure en annexe 7.

Een indicatief overzicht van de toelagen zoals gekend of geraamd bij de ondertekening van dit contract is opgenomen in bijlage 7.

1. Montant de la dotation d'exploitation

1. Bedrag van de exploitatietoelage

Art. 74

Art. 74

Pour l'exécution de ses missions de service public visées à l'article 3, 2° à 6°, ainsi que pour l'entretien et la gestion de l'infrastructure ferroviaire visée à l'article 3, 1°, Infrabel reçoit une dotation annuelle d'exploitation à charge du budget de l'Etat.

Voor de uitvoering van haar opdrachten van openbare dienst bedoeld in artikel 3, 2° tot 6°, alsook voor het onderhoud en het beheer van de spoorweginfrastructuur bedoeld in artikel 3, 1°, ontvangt Infrabel een jaarlijkse exploitatietoelage ten laste van de Rijksbegroting.

Cette dotation s'élève à:

Deze toelage bedraagt:

- 430.817 k€₂₀₀₈ en 2008;
- 430.747 k€₂₀₀₈ à partir de 2009.

- 430.817 k€₂₀₀₈ in 2008;
- 430.747 k€₂₀₀₈ vanaf 2009.

Cette dotation est indexée selon la formule mentionnée à l'article 76.

Deze toelage wordt geïndexeerd volgens de formule in artikel 76.

En outre, le montant de cette dotation dépendra des prestations d'Infrabel sur le plan de la ponctualité.

Bovendien zal het bedrag van deze toelage afhankelijk zijn van de prestaties van Infrabel op het vlak van de stiptheid.

Les résultats relatifs à la ponctualité sont mesurés à l'aide du nombre de minutes de retard en trafic voyageurs intérieur et international, imputables à Infrabel sur la base de rapports standardisés d'incidents et d'irrégularités, les rapports "Relazen – Relations".

De stiptheidsresultaten worden gemeten aan de hand van het aantal minuten vertraging in het binnenlands en internationaal reizigersverkeer dat aan Infrabel wordt toegewezen op basis van gestandaardiseerde verslagen van incidenten en onregelmatigheden, de verslagen "Relazen – Relations".

Infrabel s'engage à contenir le nombre de minutes de retard tel que défini ci-dessus dans une plage allant de 180.000 à 260.000 minutes, ajustée pour tenir compte de la croissance du trafic à partir de 2008.

Infrabel verbindt zich ertoe het hierboven gedefinieerde aantal minuten vertraging binnen een bereik van 180.000 tot 260.000 minuten te houden. Dit bereik wordt bijgesteld om rekening te houden met de groei van het treinverkeer vanaf 2008.

En fonction des résultats de ponctualité de l'année t, la dotation d'exploitation sera adaptée

In functie van de stiptheidsresultaten van het jaar t, zal de exploitatietoelage aangepast

au cours de l'année t+1. La partie variable de la dotation est comprise entre -3.500 k€₂₀₀₈ en +3.500 k€₂₀₀₈.

worden in het jaar t+1. Het variabele deel van de toelage is gelegen tussen -3.500 k€₂₀₀₈ en +3.500 k€₂₀₀₈.

La formule comprend les paramètres suivants:

De formule bevat de volgende parameters:

- V_t = la partie variable de la dotation;
- t = l'année considérée;
- X = 180.000 minutes de retard imputables à Infrabel en trafic voyageurs intérieur et international, la limite inférieure;
- Z = 260.000 minutes de retard imputables à Infrabel en trafic voyageurs intérieur et international, la limite supérieure;
- Trains-km réels = le nombre effectif de trains-km en trafic voyageurs intérieur et international pour l'année t ;
- Trains-km 2008 = le nombre effectif de trains-km en trafic voyageurs intérieur et international pour l'année de référence, en l'occurrence 2008;
- TR_t = trains-km réels/ trains-km 2008;
- $Z_t = Z \times TR_t$;
- $X_t = X \times TR_t$;
- $Y_t = (X_t + Z_t)/2$, la moyenne des deux valeurs limites;
- M_t = le nombre réel de minutes de retard durant l'année t sur la base des rapports "Relazen – Relations".

- V_t = het variabele gedeelte van de toelage;
- t = het beschouwde jaar;
- X = 180.000 minuten vertraging aan Infrabel toegewezen in het binnenlands en internationaal reizigersverkeer, de ondergrens;
- Z = 260.000 minuten vertraging aan Infrabel toegewezen in het binnenlands en internationaal reizigersverkeer, de bovengrens;
- Reële treinkm_t = het aantal effectieve treinkm in het binnenlands en internationaal reizigersverkeer voor het jaar t ;
- Treinkm 2008 = het aantal effectieve treinkm in het binnenlands en internationaal reizigersverkeer voor het referentiejaar 2008;
- TR_t = reële treinkm_t/ treinkm 2008;
- $Z_t = Z \times TR_t$;
- $X_t = X \times TR_t$;
- $Y_t = (X_t + Z_t)/2$, het gemiddelde van de twee grenswaarden;
- M_t = het werkelijke aantal minuten vertraging in het jaar t op basis van de verslagen "Relazen – Relations".

La partie variable de la dotation d'exploitation est calculée comme suit:

Het variabele gedeelte van de exploitatietoelage wordt als volgt berekend:

si $M_{t-1} \geq Z_{t-1}$ alors $V_t = -3,5$ mio €₂₀₀₈;

indien $M_{t-1} \geq Z_{t-1}$ dan is $V_t = -3,5$ mio €₂₀₀₈;

si $M_{t-1} \leq X_{t-1}$ alors $V_t = +3,5$ mio €₂₀₀₈;

indien $M_{t-1} \leq X_{t-1}$ dan is $V_t = +3,5$ mio €₂₀₀₈;

si $Y_{t-1} < M_{t-1} < Z_{t-1}$ alors $V_t = -3,5$ mio €₂₀₀₈ x $((M_{t-1} - Y_{t-1}) / (Z_{t-1} - Y_{t-1})) \%$

indien $Y_{t-1} < M_{t-1} < Z_{t-1}$ dan is $V_t = -3,5$ mio €₂₀₀₈ x $((M_{t-1} - Y_{t-1}) / (Z_{t-1} - Y_{t-1})) \%$

si $X_{t-1} < M_{t-1} \leq Y_{t-1}$ alors $V_t = +3,5$ mio €₂₀₀₈ x $(1 - ((M_{t-1} - X_{t-1}) / (Y_{t-1} - X_{t-1}))) \%$

indien $X_{t-1} < M_{t-1} \leq Y_{t-1}$ dan is $V_t = +3,5$ mio €₂₀₀₈ x $(1 - ((M_{t-1} - X_{t-1}) / (Y_{t-1} - X_{t-1}))) \%$

L'Etat et Infrabel conviennent que pour l'année

De Staat en Infrabel komen overeen dat in het

2008, V_t est égale à 0.

Le montant prévu au premier paragraphe a été fixé sur la base des recettes et dépenses estimées d'Infrabel telles que reprises dans son plan d'entreprise et dans le plan d'entreprise consolidé 2008-2012 du Groupe SNCB.

2. Montant de la dotation d'exploitation RER

Art. 75

A partir de 2007, Infrabel reçoit de l'Etat une dotation complémentaire qui couvre le déficit d'exploitation supplémentaire résultant de la mise en service du RER.

Pour les années 2008 à 2010, il s'agit des montants suivants:

2008: 2.291 k€₂₀₀₈

2009: 1.287 k€₂₀₀₈

2010: 1.287 k€₂₀₀₈

Pour les années postérieures à 2010, les montants de cette dotation seront fixés par voie d'avenant au présent contrat, sur base d'un calcul analogue à celui qui sous-tend les montants établis pour la période de 2007 à 2010. Pour 2011 et 2012, ces montants sont estimés à 1.287 k€₂₀₀₈ par an.

Infrabel fournit chaque année à la DGTT une actualisation des coûts et profits relatifs à la nouvelle offre. Cette actualisation reprend au moins les détails qui ont été communiqués lors de l'évaluation des montants mentionnés ci-dessus. Sur la base de ce rapport, les montants ci-dessus peuvent être adaptés de commun accord.

Ces dotations sont indexées selon la formule mentionnée à l'article 76.

jaar 2008 V_t gelijk is aan 0.

Het in de eerste paragraaf voorziene bedrag werd vastgesteld op basis van de geraamde ontvangsten en uitgaven van Infrabel zoals opgenomen in haar ondernemingsplan en in het geconsolideerd ondernemingsplan 2008-2012 van de NMBS-groep.

2. Bedrag van de exploitatietoelage voor het GEN

Art. 75

Vanaf 2007 ontvangt Infrabel van de Staat een extra toelage die het bijkomend exploitatietekort dekt dat voortvloeit uit de indienststelling van het GEN.

Voor de jaren 2008 tot 2010 gaat het om volgende bedragen:

2008: 2.291 k€₂₀₀₈

2009: 1.287 k€₂₀₀₈

2010: 1.287 k€₂₀₀₈

Voor de jaren na 2010 zullen de bedragen van die toelage vastgelegd worden in een bijvoegsel bij dit contract, op basis van een berekening die analoog is met de berekeningen die geleid hebben tot de vastgestelde bedragen voor de periode 2007 tot 2010. Voor 2011 en 2012 worden deze bedragen geraamd op 1.287 k€₂₀₀₈ per jaar.

Infrabel bezorgt jaarlijks aan DGVL een actualisering van de extra kosten en baten met betrekking tot het nieuwe aanbod. Die actualisering geeft ten minste de details weer die werden meegedeeld bij de evaluatie van de hierboven vermelde bedragen. Op basis van dit rapport kunnen de bovenstaande bedragen in onderling akkoord aangepast worden.

Deze toelagen worden geïndexeerd volgens de formule in artikel 76.

3. Indexation des dotations d'exploitation

Art. 76

Les montants des dotations d'exploitation sont exprimés en €₂₀₀₈. Ils sont associés à une valeur d'indice de 107,44 pour l'indice santé et 106,38 pour l'indice des services. Ces indices se rapportent au mois de décembre 2007.

Le montant de chaque dotation annuelle est indexé suivant l'évolution de l'indice-santé et de l'indice des services, à concurrence respectivement de 65 % et de 35 %, par rapport aux indices de référence précités. Les nouveaux indices sont ceux du mois de décembre de l'année qui la précède.

La formule applicable à l'indexation de la dotation pour l'année t est la suivante:

$$Dotation_t = Dotation\ de\ base \times \left\{ \frac{I_{t-1}^{Santé\ déc}}{107,44} \times 0,65 + \frac{I_{t-1}^{Service\ déc}}{106,38} \times 0,35 \right\}$$

4. Paiement des dotations d'exploitation

Art. 77

La dotation générale d'exploitation visée à l'article 74 et la dotation d'exploitation RER visée à l'article 75 sont fusionnées et payées par l'Etat selon l'échéancier suivant:

- un douzième de la dotation d'exploitation est chaque fois payé au plus tard le 25 janvier, le 25 février, le 25 mars et le 25 avril de chaque année;
- quatre douzièmes de la dotation d'exploitation sont payés au plus tard le 8 mai de chaque année;
- 3,75 douzièmes de la dotation d'exploitation de l'année t sont payés au plus tard le dixième jour ouvrable de l'année t+1;
- le solde de 0,25 douzième est payé après présentation des comptes annuels détaillés.

3. Indexering van de exploitatietoelagen

Art. 76

De bedragen van de exploitatietoelagen zijn uitgedrukt in €₂₀₀₈. Ze zijn gekoppeld aan een indexwaarde van 107,44 voor de gezondheidsindex en 106,38 voor de dienstenindex. Die indexen hebben betrekking op december 2007.

Het bedrag van iedere jaartoelage is geïndexeerd volgens de evolutie van de gezondheidsindex en de dienstenindex, tot beloop van respectievelijk 65 % en 35 %, ten opzichte van de voormelde referentie-indexen. De nieuwe indexen zijn die van december van het voorgaande jaar.

Formule van toepassing voor de indexering van de toelage voor jaar t:

$$Toelage_t = Basistoelage \times \left\{ \frac{I_{t-1}^{Gezond\ dec}}{107,44} \times 0,65 + \frac{I_{t-1}^{Dienstendec}}{106,38} \times 0,35 \right\}$$

4. Betaling van de exploitatietoelagen

Art. 77

De algemene exploitatietoelage bedoeld in artikel 74 en de exploitatietoelage GEN bedoeld in artikel 75 worden samengevoegd en volgens onderstaand tijdschema door de Staat betaald:

- uiterlijk op 25 januari, 25 februari, 25 maart en 25 april van elk jaar wordt telkens één twaalfde van de exploitatietoelage betaald;
- uiterlijk op 8 mei van elk jaar wordt vier twaalfden van de exploitatietoelage betaald;
- uiterlijk op de tiende werkdag van jaar t+1 wordt 3,75 twaalfden van de exploitatietoelage van jaar t betaald;
- het saldo van 0,25 twaalfden wordt betaald na voorlegging van de gedetailleerde jaarrekening.

Le crédit initial de l'année t est ajusté soit à la hausse soit à la baisse sur la base de l'indexation réelle dont il est question à l'article 76. L'ajustement positif est libéré en une fois, dans les soixante jours de la parution au Moniteur Belge du budget ajusté de l'État. L'ajustement négatif est intégré immédiatement dans le calcul des tranches mensuelles restant à verser.

5. Redevance de disponibilité pour le PPP Diabolo

Art. 78

Pour la réalisation via un PPP de l'infrastructure Diabolo visant à désenclaver l'aéroport de Bruxelles, une dotation d'exploitation annuelle supplémentaire de 9.000 k€₂₀₀₉ (ou tout montant modifié qui pourrait être fixé à l'avenir) est allouée à Infrabel et équivaut à la redevance de disponibilité due par Infrabel à la SA Northern Diabolo en vertu du contrat de concession du 28 septembre 2007.

Cette dotation est inscrite sur une allocation de base spéciale dans le budget des dépenses. La dotation est compensée intégralement sur la dotation classique d'investissement d'Infrabel visée à l'article 62.

Cette dotation spécifique est versée par l'Etat à Infrabel le 15 mai de chaque année à commencer en 2009 pour un montant 9.000 k€₂₀₀₉. Par la suite, ce montant ou tout autre montant qui devrait être fixé à l'avenir sera versé annuellement pendant 35 ans à dater de la mise à disposition de l'infrastructure Diabolo.

Cette dotation est indexée sur la base de la moyenne de l'indice santé sur douze mois courant à partir du 1^{er} novembre de l'année t-2 jusqu'au 31 octobre de l'année t-1.

L'indexation est d'application à partir de 2010.

Het oorspronkelijke krediet van het jaar t wordt aangepast naar boven of naar beneden, op basis van de werkelijke indexering waarvan sprake in artikel 76. De positieve aanpassing wordt in een keer gestort, binnen zestig dagen na bekendmaking van de aangepaste Rijksbegroting in het Belgisch Staatsblad. De negatieve aanpassing wordt onmiddellijk geïntegreerd in de berekening van de nog te storten maandelijkse schijven.

5. Beschikbaarheidsvergoeding voor PPS Diabolo

Art. 78

Voor de realisatie via PPS van de Diabolo-infrastructure ter ontsluiting van Brussels Airport, wordt vanaf 2009 een jaarlijkse bijkomende exploitatietoelage van 9.000 k€₂₀₀₉ (of elk gewijzigd bedrag dat in de toekomst zou kunnen vastgesteld worden) aan Infrabel toegekend, en die gelijk is aan de beschikbaarheidsvergoeding die Infrabel verschuldigd is aan de NV Northern Diabolo ingevolge de concessieovereenkomst van 28 september 2007.

Deze toelage wordt ingeschreven op een afzonderlijke basisallocatie in de uitgavenbegroting. De toelage wordt volledig gecompenseerd op de klassieke investeringstoelage van Infrabel waarvan sprake in artikel 62.

Die specifieke toelage wordt door de Staat aan Infrabel gestort op 15 mei van elk jaar, te beginnen vanaf 2009, voor een bedrag van 9.000 k€₂₀₀₉. Nadien zal dat bedrag of elk ander bedrag dat in de toekomst bepaald zou worden, jaarlijks gestort worden gedurende 35 jaar vanaf de terbeschikkingstelling van de Diabolo-infrastructure.

Deze toelage wordt geïndexeerd op basis van het gemiddelde van de gezondheidsindex over een periode van twaalf maanden vanaf 1 november van jaar t-2 tot 31 oktober van jaar t-1.

De indexering is van toepassing vanaf 2010.

6. Redevance de disponibilité pour le PPP Liefkenshoek Rail Link

Art. 79

A compter de l'année de livraison du Liefkenshoek Rail Link dans le port d'Anvers, une dotation d'exploitation supplémentaire L_t est allouée à Infrabel à concurrence de la redevance de disponibilité due par Infrabel à l'autre partie avec laquelle elle conclura un partenariat public-privé, comme stipulé à l'article 64.

Cette dotation est inscrite sur une allocation de base spéciale dans le budget des dépenses, et est compensée intégralement sur la dotation classique d'investissement visée à l'article 62.

Cette dotation est versée la première année, au terme du premier trimestre suivant la date de mise à disposition de l'infrastructure. Les dotations annuelles suivantes sont versées le 30 juin de chaque année.

Cette dotation est due pendant 38 ans à partir de la date de mise à disposition de l'infrastructure.

6. Beschikbaarheidsvergoeding voor PPS Liefkenshoek Rail Link

Art. 79

Vanaf het jaar van oplevering van de Liefkenshoek Rail Link in de haven van Antwerpen, wordt een bijkomende exploitatietoelage L_t aan Infrabel toegekend, die gelijk is aan de beschikbaarheidsvergoeding die Infrabel zal verschuldigd zijn aan de tegenpartij waarmee het een overeenkomst van publiek-private samenwerking zal afsluiten, zoals bepaald in artikel 64.

Deze toelage wordt ingeschreven op een afzonderlijke basisallocatie in de uitgavenbegroting, en wordt volledig gecompenseerd op de klassieke investeringstoelage waarvan sprake in artikel 62.

Deze toelage wordt in het eerste jaar gestort na afloop van het eerste kwartaal volgend op de datum van terbeschikkingstelling van de infrastructuur. De volgende jaarlijkse toelagen worden op 30 juni van elk jaar gestort.

Die toelage is gedurende 38 jaar verschuldigd vanaf de datum van terbeschikkingstelling van de infrastructuur.

C. Autres dotations (pas d'application)

D. Règles budgétaires

Art. 80

Les modalités de paiement citées aux articles 74 à 79 sont respectées dans les limites des dispositions légales et réglementaires relatives au budget de l'Etat.

E. Remboursement de subventions européennes

Art. 81

Au cas où l'Etat serait tenu de rembourser tout ou partie d'une subvention versée par la Commission européenne au profit d'Infrabel, cette dernière procède elle-même à ce remboursement et à l'exécution de toute autre disposition qui y serait liée.

C. Andere toelagen (niet van toepassing)

D. Begrotingsregels

Art. 80

De betalingsmodaliteiten van de artikelen 74 tot en met 79 worden nageleefd binnen de grenzen van de wettelijke en reglementaire bepalingen betreffende de Rijksbegroting.

E. Terugbetaling EU-subsidies

Art. 81

Wanneer de Staat gehouden is tot een gedeeltelijke of volledige terugbetaling van een door de Europese Commissie gestorte subsidie ten gunste van Infrabel, zal Infrabel zelf overgaan tot de terugbetaling en tot de uitvoering van enig andere beschikking in dit verband.

X. Autres aspects financiers

A. Stabilisation de la dette financière nette du Groupe SNCB

Art. 82

L'Etat considère que la dette financière nette d'Infrabel et la dette financière nette consolidée au niveau du Groupe SNCB, sans tenir compte de financements spécifiquement convenus et si les normes comptables restent inchangées, seront stabilisées au niveau de juin 2008, et n'augmenteront plus à partir de cette date.

La définition et le mode de calcul de la dette nette consolidée qui fait l'objet de cette stabilisation figure en annexe 8.

Infrabel souscrit à cet objectif et fournit les informations nécessaires à la SNCB Holding.

Le plan d'entreprise consolidé est conforme à cet objectif.

B. Normes comptables

Art. 83

Le Groupe SNCB et Infrabel en particulier prévoient de passer intégralement aux normes comptables IFRS à partir de l'exercice comptable 2010.

L'application de ces règles est susceptible d'entraîner des modifications au niveau de la qualification comptable de certaines dépenses relatives à des projets d'investissement. Ces modifications comptables n'entraîneront pas de changement dans le montant total des dotations versées à Infrabel.

Infrabel transmet à la SNCB Holding, pour le 31 mai 2009 au plus tard, un rapport portant d'une part sur la date effective de passage aux IFRS et, d'autre part, sur l'impact en terme de dotations des modifications quant à la qualification de certaines dépenses

X. Andere financiële aspecten

A. Stabilisatie van de netto financiële schuld van de NMBS-groep

Art. 82

De Staat stelt voorop dat de netto financiële schuld van Infrabel en de geconsolideerde netto financiële schuld op het niveau van de NMBS-groep, buiten specifiek overeengekomen financieringen en bij onveranderde boekhoudnormen, gestabiliseerd worden op het niveau van juni 2008, en vanaf dan niet langer aangroeien.

De bepaling en de berekeningswijze van de geconsolideerde nettoschuld die het voorwerp vormt van deze stabilisatie, zijn opgenomen in bijlage 8.

Infrabel onderschrijft die doelstelling en levert de nodige informatie aan de NMBS-Holding.

Het geconsolideerd ondernemingsplan is in overeenstemming met deze doelstelling.

B. Boekhoudnormen

Art. 83

De NMBS-groep en Infrabel in het bijzonder voorzien om integraal over te gaan naar de IFRS-boekhoudnormen vanaf het boekjaar 2010.

De toepassing van die regels kan wijzigingen meebrengen op het vlak van de boekhoudkundige kwalificatie van bepaalde uitgaven die betrekking hebben op investeringsprojecten. Die boekhoudkundige wijzigingen zullen geen verandering meebrengen in het totale bedrag van de aan Infrabel gestorte toelagen.

Infrabel maakt uiterlijk op 31 mei 2009 aan de NMBS-Holding een verslag over betreffende enerzijds de effectieve overstapdatum naar de IFRS-normen en anderzijds over de impact, in termen van toelagen, van de wijzigingen aangaande de kwalificatie van sommige

« Investissements – Exploitation ».

Ce rapport est transmis au Ministre des Entreprises publiques et à la DGTT.

Sur base de ce rapport, la SNCB Holding établit un rapport consolidé le 30 septembre 2009 au plus tard. Sur base de ce rapport consolidé, l'Etat et Infrabel conviendront éventuellement d'un avenant au contrat de gestion portant sur la date effective de passage aux IFRS et le transfert d'une dotation d'investissement vers une dotation d'exploitation.

C. Gestion financière optimisée et transparente

Art. 84

Afin de permettre, à partir de 2012, de mettre en place une gestion financière optimisée et transparente et notamment le financement des nouveaux projets d'extension de capacité au moyen d'enveloppes financières fermées, Infrabel aura implémenté, au plus tard fin 2011 une réorganisation comptable et une planification améliorée de la gestion des projets basées sur un ERP et sur des méthodes et outils de gestion correspondant aux bonnes pratiques usuelles.

La mise en œuvre d'un système d'enveloppes financières fermées fera l'objet d'une concertation entre Infrabel et la DGTT.

Infrabel fournira au Ministre de Entreprises publiques et à la DGTT, à partir de mai 2009, des rapports trimestriels sur l'état d'avancement de l'investissement dans l'ERP et portant en particulier sur le respect du budget fixé à cet effet dans le plan d'investissement, l'introduction des bonnes pratiques de gestion et l'utilisation effective du système implémenté.

Cela signifie que fin 2011 au plus tard, l'ERP et la planification de projet améliorée d'Infrabel permettront:

- de fournir les relevés des coûts et des recettes, dans lesquels une distinction sera

uitgaven « Investerings – Exploitatie ».

Dit verslag wordt overgemaakt aan de Minister van Overheidsbedrijven en aan DGVL.

Op basis van dat verslag stelt de NMBS-Holding een geconsolideerd verslag op uiterlijk op 30 september 2009. Op basis van dat geconsolideerd verslag zullen de Staat en Infrabel eventueel overeenkomen over een bijvoegsel bij het beheerscontract betreffende de effectieve datum van overgang naar de IFRS-normen en de overheveling van een investeringstoelage naar een exploitatietoelage.

C. Geoptimaliseerd en transparant financieel beheer

Art. 84

Om het vanaf 2012 mogelijk te maken, een geoptimaliseerd en transparant financieel beheer in te voeren en meer bepaald de financiering van de nieuwe projecten voor capaciteitsuitbreiding door middel van gesloten financiële enveloppes, zal Infrabel, uiterlijk eind 2011 een boekhoudkundige reorganisatie hebben geïmplementeerd alsook een verbeterde planning van het projectbeheer die gebaseerd zijn op een ERP en op beheersmethodes en -tools die stroken met de gebruikelijke goede praktijken.

Over de invoering van een systeem met gesloten financiële enveloppes zal overleg gepleegd worden tussen Infrabel en DGVL.

Infrabel zal aan de Minister van Overheidsbedrijven en aan DGVL, vanaf mei 2009, kwartaalverslagen bezorgen over de voortgang van de investeringen in de ERP en in het bijzonder over de naleving van het daartoe vastgelegde budget in het investeringsplan, de invoering van de goede beheerspraktijken en de effectieve toepassing van het geïmplementeerde systeem.

Dit betekent dat uiterlijk eind 2011 de ERP en de verbeterde projectplanning Infrabel toelaten om:

- de staten met kosten en opbrengsten aan te leveren waarin het onderscheid wordt

établie entre la gestion, l'entretien et la maintenance et l'extension de l'infrastructure. Ces relevés permettront en outre d'établir une distinction entre les prestations effectuées en régie, les prestations effectuées pour la SNCB Holding et la SNCB et les prestations effectuées pour d'autres tiers;

- de présenter les budgets selon la même ventilation de la gestion, de l'entretien et de la maintenance, et de l'extension de l'infrastructure.

Le plan de politique environnementale cité à l'article 45 comprendra un volet spécifique consacré aux évolutions de prix de l'énergie et aux éventuelles mesures à prendre pour se protéger financièrement contre une fluctuation excessive des prix de l'énergie.

gemaakt tussen het beheer, het onderhoud en de instandhouding en de uitbreiding van de infrastructuur. Verder laten deze staten toe de prestaties in eigen beheer, de prestaties voor de NMBS-Holding en de NMBS en de prestaties voor andere derden te onderscheiden;

- de budgetten voor te stellen volgens dezelfde ventilatie van het beheer, het onderhoud en de instandhouding, en de uitbreiding van de infrastructuur.

Het milieubeleidsplan waarvan sprake in artikel 45 zal een specifiek onderdeel bevatten gewijd aan de toekomstige prijsontwikkelingen van de energie en de eventueel te nemen maatregelen om zich financieel in te dekken tegen uitzonderlijke schommelingen van de energieprijzen..

XI. Les prestations pour les besoins de la Nation

Art. 85

A la requête des institutions dûment mandatées, c'est-à-dire le SPF Intérieur, à l'intermédiaire de la DGCC (Direction Générale Centre de Crise) et le SPF Défense, par l'intermédiaire de l'Etat-major de l'Armée, Infrabel participe selon ses compétences, à la préservation des intérêts vitaux de la Nation et à la satisfaction des besoins essentiels de la population:

1. l'ordre public, c'est-à-dire la tranquillité, la salubrité et la sécurité publique;
2. le potentiel socio-économique du pays;
3. la souveraineté nationale et les institutions publiques établies par la Constitution et les lois;
4. l'intégrité du territoire national.

Infrabel exerce cette mission en temps de paix comme de guerre, dans le cadre:

- de la loi du 31 décembre 1963 sur la protection civile, l'arrêté royal du 31 janvier 2003 portant fixation du plan d'urgence pour les événements et situations de crise nécessitant une coordination ou une gestion de l'échelon national, l'arrêté royal du 16 février 2006 relatif aux plans d'urgence et d'intervention et l'accord de coopération du 21 juin 1999 entre l'État fédéral, les régions flamande et wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale concernant la maîtrise des dangers liés aux accidents majeurs impliquant des substances dangereuses;
- des dispositions prises par la proclamation de la mobilisation.

De manière spécifique, Infrabel contribue à garantir le bon état permanent de

XI. De prestaties ten behoeve van de Natie

Art. 85

Infrabel neemt, volgens haar bevoegdheden, deel aan het vrijwaren van de vitale belangen van de Natie en aan de vervulling van de essentiële behoeften van de bevolking, op verzoek van de degelijk gemandateerde instellingen, namelijk de FOD Binnenlandse Zaken via de Algemene Directie CrisisCentrum (ADCC), en de FOD Defensie via de Generale Staf van het Leger:

1. de openbare orde, d.i. de openbare rust, de gezondheid en de publieke veiligheid;
2. het sociaal-economisch potentieel van het land;
3. de nationale soevereiniteit en de openbare instellingen opgericht bij de Grondwet en de wetten;
4. de integriteit van het nationale grondgebied.

Infrabel voert deze opdracht uit, zowel in vredes-, crisis als oorlogstijd, in het kader van:

- de wet van 31 december 1963 betreffende de civiele bescherming, het koninklijk besluit van 31 januari 2003 tot vaststelling van het noodplan voor crisisgebeurtenissen en -situaties die een coördinatie of een beheer op nationaal niveau vereisen, het koninklijk besluit van 16 februari 2006 betreffende de nood- en interventieplannen, en het samenwerkingsakkoord van 21 juni 1999 tussen de federale Staat, het Vlaams Gewest, het Waals Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest betreffende de beheersing van de gevaren van zware ongevallen waarbij gevaarlijke stoffen zijn betrokken;
- de bepalingen die voortvloeien uit de afkondiging van mobilisatie.

Specifiek draagt Infrabel bij tot het waarborgen dat de spoorweginrichting

fonctionnement de l'outil ferroviaire et la continuité de la circulation des services ferroviaires. Il s'agit notamment de:

- la participation aux formations et exercices civils et militaires;
- la mise à disposition des informations relatives au réseau de référence défini dans le système GIS (Global Information System) du SPF Intérieur;
- l'identification des points critiques, vitaux et sensibles dans le dossier (CriViSen) qui est géré par la CICF (Commission Interministérielle des Chemins de Fer);
- la prise en compte des avis contraignants de la CICF, du Comité Interministériel du Renseignement et de la Sécurité et l'entretien de l'infrastructure maintenue;
- l'octroi des sillons (mouvement et stationnement) relatifs aux transports militaires, aux transports civils à haute sécurité (type matière explosives, nucléaires, ...) et aux transports de population des zones concernées par des incidents, catastrophes.

Infrabel s'engage à ne pas aliéner les lignes et les installations qui ne sont plus destinées à l'exploitation ferroviaire, mais dont le maintien est imposé par la CICF.

Infrabel s'engage à effectuer toute intervention technique nécessaire sur ces lignes et installations, les frais étant à charge du Service public fédéral ou Ministère qui en a fait la demande. Chaque demande fait l'objet d'une convention entre le Service public fédéral ou Ministère concerné et Infrabel, comme c'est le cas avec le Ministère de la Défense (Convention Défense nationale – SNCB du 08 novembre 1965 et de ses avenants conclus les 21 août 1972 et 28 octobre 1986).

permanent in goede staat van werking verkeert en dat de continuïteit van het spoorwegverkeer verzekerd wordt. Het gaat in het bijzonder om:

- de deelname aan civiele en militaire opleidingen en oefeningen;
- de terbeschikkingstelling van informatie betreffende het referentienetwerk zoals bepaald in het GIS-systeem (*Global Information System*) van de FOD Binnenlandse Zaken;
- de identificatie van kritieke, vitale en gevoelige punten in de gegevensbank Crivisen die beheerd wordt door de Interministeriële Commissie der Spoorwegen (ICS);
- het rekening houden met de bindende adviezen van de ICS, het Interministerieel Comité voor Inlichting en Veiligheid en het onderhoud van de in stand gehouden infrastructuur;
- de toekenning van rijpaden, (beweging en uitwijking) voor militaire transporten, civiele transporten met hoge veiligheidsgraad (type explosieve stoffen, nucleaire stoffen, ...) en voor het vervoer van de bewoners van door incidenten of rampen getroffen gebieden.

Infrabel verbindt zich ertoe, de lijnen en de installaties die niet langer bestemd zijn voor de spoorwegexploitatie, maar waarvan het behoud door de ICS is opgelegd, niet te vervreemden.

Infrabel verbindt zich tot het uitvoeren van elke technische interventie die op die lijnen en installaties vereist is, waarbij de kosten ten laste zijn van de aanvragende Federale Overheidsdienst of het aanvragende Ministerie. Voor elke aanvraag wordt een overeenkomst gesloten tussen de betrokken Federale Overheidsdienst of het betrokken Ministerie en Infrabel, zoals het geval is met het Ministerie van Landsverdediging (Overeenkomst Landsverdediging – NMBS van 08 november 1965 en haar bijvoegsels van 21 augustus 1972 en 28 oktober 1986).

Infrabel rédige par conséquent avec la SNCB Holding et la SNCB un contrat régissant cette collaboration réciproque. Ce contrat fixe les responsabilités et les prestations qui leur incombent respectivement. Elles associent la DGTT à l'élaboration de ce contrat et portent à la connaissance de la DGTT le contrat ainsi que toutes les informations utiles à son application.

Infrabel stelt bijgevolg met de NMBS-Holding en de NMBS een overeenkomst op die de onderlinge samenwerking regelt. Die overeenkomst legt de hen respectievelijk toebehorende vertegenwoordigingen en prestaties vast. Ze betrekken DGVL bij de uitwerking ervan en brengen de overeenkomst en alle informatie die nuttig is voor de toepassing ervan ter kennis van DGVL.

XII. Dispositions diverses XII. Diverse bepalingen

A. Rapport Annuel d'activités A. Jaarlijks activiteitenverslag

1. Rapport financier

Art. 86

Sont remis à la DGTT dans le mois suivant leur approbation par les organes de gestion:

1. le bilan et le compte de résultats (avec comparaison avec le budget) arrêtés au 31 décembre de chaque année présentés selon les normes comptables belges, ainsi que selon les normes comptables internationales IFRS lorsque celles-ci seront appliquées par l'entreprise, étant entendu qu'un tableau réconciliant le résultat en IFRS et celui obtenu selon les normes belges sera joint;

2. un relevé général des flux de trésorerie (avec comparaison avec le budget) établi selon la méthode indirecte tel que prévue par la norme IAS 7;

3. un relevé détaillé des flux de trésorerie de l'entreprise, établi suivant le modèle repris par la norme IAS 7 des IFRS. La méthode indirecte est utilisée. La rubrique investissements du relevé des flux de trésorerie est complétée:

- une scission entre, d'une part, les investissements en immobilisations corporelles et incorporelles et d'autre part, les immobilisations financières avec indication de la source de financement;
- aussi avec une indication des subsides en capital obtenus.

Art. 86

De volgende documenten worden in de loop van de maand volgend op hun goedkeuring door de beheersorganen aan DGVL bezorgd:

1. De balans en de resultatenrekening (met vergelijking met het budget), afgesloten op 31 december van elk jaar, voorgesteld overeenkomstig de Belgische boekhoudnormen en tevens overeenkomstig de internationale boekhoudnormen IFRS wanneer de onderneming deze zal toepassen, met dien verstande dat een tabel moet zijn bijgevoegd waarin het resultaat in IFRS en dat naar Belgische normen met elkaar in overeenstemming gebracht worden.

2. een algemeen kasstroomoverzicht (met vergelijking met het budget) opgemaakt volgens de indirecte methode zoals voorgeschreven door de norm IAS 7;

3. een gedetailleerd kasstroomoverzicht van de onderneming, opgesteld volgens het model opgenomen onder IAS 7 van de IFRS. De indirecte methode wordt gebruikt. De rubriek investeringen van het kasstroomoverzicht wordt bovendien aangevuld met:

- een uitsplitsing tussen, enerzijds, investeringen in immateriële en materiële vaste activa en, anderzijds, financiële vaste activa met vermelding van de financieringsbron;
- eveneens met vermelding van de bekomen kapitaalsubsidies.

2. Rapport d'activités

Art. 87

Le rapport annuel rédigé par Infrabel concernant la manière dont Infrabel a accompli ses missions de service public conformément à l'article 213, § 5 des entreprises publiques, comprend notamment:

1. une description des efforts consentis sur le plan:

- de l'utilisation de la capacité (maillage du réseau et trafic);
- de l'extension de la capacité et de la modernisation des voies;
- de l'augmentation de la vitesse;
- de la modernisation des installations de distribution de l'énergie électrique;
- de la modernisation de la signalisation;
- de l'amélioration de la sécurité aux passages à niveau;
- de la sécurité du personnel et des clients;
- le respect des objectifs du plan d'entreprise;

2. une description de l'exécution des fonctions essentielles;

3. un commentaire quant à la manière dont elle a exécuté le plan d'entreprise;

2. Activiteitenverslag

Art. 87

Het jaarlijks verslag dat Infrabel opstelt omtrent de wijze waarop zij haar opdrachten van openbare dienst heeft vervuld, overeenkomstig artikel 213, § 5 van de Wet Overheidsbedrijven bevat onder meer:

1. een beschrijving van de inspanningen geleverd op het vlak van:

- het gebruik van de capaciteit (dichtheid van het net en verkeer);
- de uitbreiding van de capaciteit en de modernisering van de sporen;
- de verhoging van de snelheid;
- de modernisering van de installaties voor de distributie van elektrische energie;
- de modernisering van de seininrichting;
- de verbetering van de veiligheid aan de overwegen;
- de veiligheid van personeel en klanten;
- de naleving van de doelstellingen van het ondernemingsplan;

2. een beschrijving van de uitvoering van de essentiële functies;

3. een commentaar over de wijze waarop zij het ondernemingsplan heeft uitgevoerd;

4. pour les postes des comptes annuels qui enregistrent les opérations avec l'Etat ou d'autres autorités, une répartition des montants entre ceux provenant d'opérations avec l'Etat et ceux provenant d'autres opérations.

5. pour les postes des comptes annuels liés aux investissements, chaque fois une ventilation en fonction de la source de financement (fonds propres, Etat, autres autorités, emprunts, autres opérations financières);

6. un point de la situation opérationnelle et financière pour les projets PPP Diabolo et Liefkenshoek Rail Link.

Le rapport annuel doit parvenir au Ministre des Entreprises publiques et à la DGTT au plus tard le 31 mai de chaque année.

B. Relations avec la DGTT

1. Demande de renseignements et accès au domaine ferroviaire

Art. 88

Infrabel répond aux demandes de renseignements émanant du Ministre des Entreprises publiques et du Ministre de la Mobilité, ainsi qu'aux demandes de la DGTT.

La DGTT reçoit les documents du conseil d'administration d'Infrabel en même temps que les membres de ce dernier.

Infrabel donne libre accès à son domaine aux fonctionnaires et agents de la DGTT et du SSICF dûment mandatés afin qu'ils puissent y exercer des contrôles de sécurité et s'assurer de la bonne exécution des investissements relatifs aux missions de service public, dans le respect des consignes de sécurité élaborées par Infrabel.

L'accès aux installations, équipements et matériels tombant sous le champ d'application des conventions trilatérales

4. voor de posten van de jaarrekening die verrichtingen met de Staat of andere overheden registreren, een uitsplitsing van de bedragen tussen deze afkomstig van verrichtingen met de overheden en deze afkomstig van andere verrichtingen;

5. voor de posten van de jaarrekening die verband houden met investeringen, telkens een uitsplitsing volgens de financieringsbron (eigen fondsen, Staat, andere overheden, leningen, andere financiële operaties);

6. een operationele en financiële stand van zaken over de PPS-projecten Diabolo en Liefkenshoek Rail Link.

Het jaarlijks rapport moet ten laatste op 31 mei van elk jaar aan de Minister van Overheidsbedrijven en aan DGVL worden overgemaakt.

B. Relaties met DGVL

1. Vraag om inlichtingen en toegang tot het spoorwegdomein

Art. 88

Infrabel antwoordt op de vragen om inlichtingen uitgaande van de Minister van Overheidsbedrijven en van de Minister van Mobiliteit alsook op de vragen van DGVL.

DGVL ontvangt documenten van de raad van bestuur van Infrabel tegelijkertijd met de verzending ervan aan haar leden.

Infrabel geeft vrij toegang tot haar domein aan de degelijk gemandateerde ambtenaren en bedienden van DGVL en van DVIS opdat zij er veiligheidscontroles kunnen uitvoeren en zich verzekeren van de goede uitvoering van de investeringen met betrekking tot de opdrachten van openbare dienst, overeenkomstig de door Infrabel uitgewerkte veiligheidsconsignes.

De toegang tot de installaties, uitrustingen en materieel binnen het toepassingsgebied van de trilaterale overeenkomsten met

Transmanche ainsi que l'accès aux lignes à grande vitesse sont toutefois réglés par le protocole particulier du 10 janvier 2006. Infrabel verleent vrije toegang tot haar domein aan de degelijk gemandateerde leden van de Regulator, in het kader van haar opdracht voor regulering van het spoorvervoer, overeenkomstig de veiligheidsconsignes.

Infrabel donne libre accès à son domaine aux fonctionnaires et agents du Régulateur dans le cadre de leur mission de régulation du transport ferroviaire, dans le respect des consignes de sécurité.

Infrabel donne libre accès à son domaine aux membres de l'organisme d'enquête ou à tout expert mandaté par lui auquel ce dernier fait appel. Infrabel verleent vrije toegang tot haar domein aan de leden van het onderzoeksorgaan of aan elke gemachtigde deskundigewaarop dit orgaan een beroep doet.

Elle donne libre accès à son domaine à la SNCB Holding en vue de l'analyse prescrite à l'article 20, deuxième alinéa, de la Loi sur la sécurité d'exploitation, dans le cadre des enquêtes pour lesquelles l'organisme d'enquête a fait part à la SNCB Holding de sa décision de ne pas procéder lui-même à l'enquête. Ze verleent vrije toegang tot haar domein aan de NMBS-Holding met het oog op de analyse voorgeschreven in artikel 20, tweede lid, van de Wet Exploitiatieveiligheid, in het kader van de onderzoeken waarvoor het onderzoeksorgaan aan de NMBS-Holding zijn beslissing heeft meegedeeld om niet zelf het onderzoek te voeren.

2. Concession de droits réels

Art. 89

Conformément à l'article 10 de la Loi sur les entreprises publiques et sans préjudice de l'article 30, Infrabel décide librement, dans les limites de son objet social, de l'acquisition, de l'utilisation et de l'aliénation de ses biens matériels et immatériels et de la constitution de droits réels sur ces biens.

Toute décision de concéder des droits réels sur des biens nécessaires à l'exercice des missions de service public d'Infrabel est soumise à l'autorisation préalable du Ministre des Entreprises publiques si elle porte sur un montant supérieur à 12 mio €₂₀₀₈.

2. Verlenen van zakelijke rechten

Art. 89

Overeenkomstig het artikel 10 van de Wet Overheidsbedrijven en zonder afbreuk te doen aan het artikel 30, beslist Infrabel, binnen de grenzen van haar maatschappelijk doel, vrij over de verwerving, het gebruik en de vervreemding van haar materiële en immateriële goederen en over de vestiging van zakelijke rechten op die goederen.

Elke beslissing tot afstand van de zakelijke rechten op goederen die noodzakelijk zijn voor de uitoefening van de opdrachten van openbare dienst van Infrabel, is onderworpen aan de voorafgaande toelating van de Minister van Overheidsbedrijven indien ze betrekking heeft op een bedrag van meer dan 12 mio €₂₀₀₈.

3. Désaffectation de lignes

Art. 90

Infrabel maintient la capacité de l'ensemble des lignes du réseau, à l'exception des voies accessoires définies dans les règles nationales de sécurité, à un niveau au moins égal à celui constaté à la date de la signature du présent contrat de gestion, les cas de force majeure et les conséquences de travaux étant neutralisés. Toute dérogation à ce maintien de capacité doit être soumise via la DGTT à l'approbation du Ministre des Entreprises publiques et du Ministre de la Mobilité.

À l'exception des voies accessoires, Infrabel ne procède pas au démontage de lignes ferroviaires désaffectées sans l'accord du Ministre des Entreprises publiques et du Ministre de la Mobilité, quelle que soit la raison de la désaffectation.

C. Suivi et exécution du contrat de gestion

1. Reporting et statistiques

Art. 91

Infrabel présente à l'Etat, représenté par la DGTT, l'ensemble des statistiques dont la liste figure à l'annexe 5, permettant d'assurer un suivi de l'évolution des prestations d'Infrabel dans le cadre de l'exécution du présent contrat de gestion.

2. Suivi et adaptation

Art. 92

Au moins une fois par an, un groupe de travail composé d'un représentant des Ministres concernés, de représentants de la

3. Buitendienststelling van lijnen

Art. 90

Infrabel behoudt de capaciteit van het geheel van de lijnen van het net, met uitzondering van de bijsporen zoals bepaald in de nationale veiligheidsregels, op een peil dat ten minste gelijk is aan dat wat werd vastgesteld op de datum van ondertekening van dit beheerscontract, waarbij de gevallen van overmacht en de weerslag van werken werden geneutraliseerd. Elke afwijking van dit behoud van capaciteit moet via DGVL ter goedkeuring worden voorgelegd aan de Minister van Overheidsbedrijven en aan de Minister van Mobiliteit.

Met uitzondering van de bijsporen, zal Infrabel geen buiten dienst gestelde lijnen opbreken zonder de toestemming van de Minister van Overheidsbedrijven en de Minister van Mobiliteit, ongeacht de reden van de buitendienststelling.

C. Opvolging en uitvoering van het beheerscontract

1. Rapportering en statistieken

Art. 91

Infrabel legt aan de Staat, vertegenwoordigd door DGVL, alle statistieken voor waarvan de lijst voorkomt in bijlage 5, waarmee de evolutie van de prestaties van Infrabel kan worden gevolgd in het raam van de uitvoering van dit beheerscontract.

2. Opvolging en bijsturing

Art. 92

Ten minste een keer per jaar komt een werkgroep, samengesteld uit een vertegenwoordiger van de betrokken

DGTT et de représentants d'Infrabel, se réunit afin d'évaluer l'exécution du présent contrat de gestion.

Si, au terme d'un exercice, Infrabel n'atteint pas l'un des objectifs précisés dans le présent contrat de gestion, elle en examinera les raisons et définira les mesures propres à y remédier. Ces mesures sont soumises à l'Etat, représenté par la DGTT.

D. Benchmarks

Art. 93

Infrabel dispose d'un instrument comparatif permettant de confronter ses prestations à celles d'autres gestionnaires d'infrastructure. Les résultats de cette comparaison sont utilisés pour améliorer de façon continue ses propres prestations.

Infrabel s'appuie sur l'étude UIC "*Lasting Infrastructure Cost Benchmarking*" pour évaluer son niveau de performance économique, en le comparant à celui de gestionnaires d'infrastructure européens de taille similaire: les Pays-Bas, la Suisse et l'Autriche.

Le critère de comparaison est l'évolution des coûts de maintenance et du renouvellement à prix constants harmonisés par kilomètre de voie principale.

Infrabel poursuit ses efforts afin de maintenir le trend convergent entre l'évolution de ce critère en ce qui la concerne et l'évolution du même critère pour les trois gestionnaires d'infrastructure précités.

La DGTT reçoit chaque année un reporting concernant ce benchmarking.

Ministers, vertegenwoordigers van DGVL en vertegenwoordigers van Infrabel samen om de uitvoering van dit beheerscontract te evalueren.

Wanneer op het einde van een boekjaar Infrabel een van de in dit beheerscontract gepreciseerde doelstellingen niet haalt, onderzoekt ze de redenen ervan en bepaalt de maatregelen om dit te verhelpen. Die maatregelen worden voorgelegd aan de Staat, vertegenwoordigd door DGVL.

D. Benchmarks

Art. 93

Infrabel beschikt over een vergelijkend instrument dat toelaat haar prestaties te monitoren in vergelijking met andere infrastructuurbeheerders. De resultaten van deze vergelijking worden gebruikt om doorlopend de eigen prestaties te verbeteren.

Infrabel baseert zich op de UIC-studie "*Lasting Infrastructure Cost Benchmarking*" om haar niveau van economische performantie te evalueren door ze te vergelijken met die van Europese infrastructuurbeheerders van vergelijkbare omvang: Nederland, Zwitserland en Oostenrijk.

Het vergelijkingscriterium is de evolutie van de onderhouds- en vernieuwingskosten tegen geharmoniseerde constante prijzen per kilometer hoofdspoor.

Infrabel blijft zich inspannen om de convergerende trend te behouden tussen de evolutie van dat criterium voor zichzelf en de evolutie van datzelfde criterium voor de drie voornoemde infrastructuurbeheerders.

DGVL ontvangt jaarlijks een verslag over deze benchmark.

XIII. Infrabel et le Groupe SNCB

A. Dispositions générales

Art. 94

A la demande du Ministre des Entreprises publiques, le bureau Roland Berger a réalisé en mars 2008 une étude d'évaluation de la collaboration entre la SNCB Holding, la SNCB et Infrabel. Les conclusions de cette étude peuvent donner lieu à des modifications au niveau de la répartition des tâches et des modalités de la collaboration entre les trois sociétés. Ces modifications éventuelles seront reprises dans un avenant au présent contrat de gestion.

1. Contrats intragroupe

Art. 95

Afin de garantir une utilisation optimale des moyens mis à la disposition des trois sociétés du Groupe SNCB, Infrabel fait en priorité appel aux services de la SNCB Holding - et vice versa - sur la base d'accords transparents.

Pour autant que les règles européennes en la matière soient respectées, le maintien dans le périmètre d'action du groupe SNCB des activités ferroviaires proprement dites (ex, l'entretien du matériel roulant et de l'infrastructure, la conduite et l'accompagnement des trains) mais également des activités d'appui logistique (ex, la gestion administrative du personnel, les achats et la gestion des stocks, la gestion des bâtiments) est garanti. Le personnel d'Infrabel participe également au maximum à la réalisation des travaux d'investissements.

La SNCB Holding s'engage à fournir à

XIII. Infrabel en de NMBS-groep

A. Algemene bepalingen

Art. 94

In opdracht van de Minister van Overheidsbedrijven voerde het bureau Roland Berger in maart 2008 een evaluatieonderzoek uit naar de samenwerking tussen de NMBS-Holding, de NMBS en Infrabel. De besluiten uit dit onderzoek kunnen aanleiding geven tot wijzigingen in de taakverdeling en de modaliteiten van samenwerking tussen de drie vennootschappen. Die eventuele wijzigingen zullen opgenomen worden in een bijvoegsel bij dit beheerscontract.

1. Intragroepcontracten

Art. 95

Om een optimaal gebruik te verzekeren van de middelen die ter beschikking van de drie vennootschappen van de NMBS-groep worden gesteld, doet Infrabel bij voorrang een beroep op de diensten van de NMBS-Holding – en vice versa – op basis van transparante overeenkomsten.

Mits naleving van de Europese regelgeving in deze materie, wordt het behoud in de actieradius van de NMBS-groep van de eigenlijke spoorweg-activiteiten (bv. onderhoud van het rollend materieel en de infrastructuur, besturing en begeleiding van de treinen), maar ook van de ondersteunende activiteiten (bv. administratief beheer van het personeel, aankopen en voorraadbeheer, beheer van de gebouwen) gewaarborgd. Het personeel van Infrabel neemt eveneens zoveel mogelijk deel aan de verwezenlijking van de investeringswerken.

De NMBS-Holding verbindt er zich toe

Infrabel des prestations et des services de haute qualité. Ces prestations et services seront décrits dans des SLA et seront fournis moyennant le paiement d'une redevance motivée par la réalisation des objectifs de qualité fixés. Pour les SLA ayant un impact sur la ponctualité et la croissance, cette motivation consistera en une différence de prix comprise entre 5 % au delà et 5 % en deçà du tarif de base. Ils devront être signés dans les six mois suivant la signature du présent contrat.

2. Concertation et collaboration au sein du Groupe SNCB

Art. 96

Les trois sociétés SNCB Holding, SNCB et Infrabel constituent ensemble un élément essentiel du système belge de transport et veillent de ce fait à mener des stratégies harmonisées.

Dans ce cadre, Infrabel souhaite collaborer positivement, de manière non discriminatoire, à une politique de mobilité commune fondée sur les grandes orientations décidées par le Gouvernement, ainsi qu'à une politique sociale commune pour le Groupe SNCB.

A cet effet, la collaboration intragroupe est inspirée par un intérêt individuel et collectif amenant à agir dans le sens de l'harmonisation précitée.

Cette collaboration est également respectueuse de l'autonomie de gestion d'Infrabel et de la responsabilité générale de ses organes de gestion telle qu'instituée par le Code des Sociétés.

Infrabel veille à ce que ses règles de fonctionnement n'entravent pas la coordination par la SNCB Holding. Infrabel et ses collaborateurs veillent également à promouvoir la coopération

kwalitatieve prestaties en diensten te zullen leveren aan Infrabel. Deze prestaties en diensten zullen omschreven worden in SLA's en worden geleverd tegen een vergoeding die een motivatie inhoudt voor het realiseren van de afgesproken kwaliteitsdoelstellingen. Voor SLA's met een impact op stiptheid en groei zal deze motivatie bestaan uit een prijsdifferentiatie begrepen tussen 5 % boven en onder het basistarief. Zij moeten worden ondertekend binnen de zes maanden na ondertekening van dit contract.

2. Overleg en samenwerking binnen de NMBS-groep

Art. 96

De drie vennootschappen NMBS-Holding, NMBS en Infrabel vormen samen een essentieel onderdeel van het Belgische vervoerssysteem en zien er bijgevolg op toe dat ze geharmoniseerde strategieën voeren.

In het kader hiervan wil Infrabel, op positieve en niet-discriminerende wijze, meewerken aan een gemeenschappelijk mobiliteitsbeleid dat gestoeld is op de grote oriëntaties die door de Regering zijn beslist, alsook aan een gemeenschappelijk sociaal beleid voor de NMBS-groep.

Daartoe is de samenwerking binnen de groep geïnspireerd door een individueel en collectief belang dat aanzet tot handelen naar de voornoemde harmonisering toe.

Die samenwerking houdt eveneens rekening met de beheersautonomie van Infrabel en met de algemene verantwoordelijkheid van haar beheersorganen zoals ingevoerd door het Wetboek van Vennootschappen.

Infrabel waakt er over dat haar functioneringsregels de coördinatie door de NMBS-Holding niet belemmeren. Infrabel en haar medewerkers zien eveneens toe op het bevorderen van de

entre les trois entités du Groupe SNCB et le développement d'un esprit de groupe. Infrabel participe de manière constructive, effective et efficace à la mission de coordination de la SNCB-Holding.

Infrabel participe notamment aux instances de concertation mises en place au sein du Groupe SNCB:

- la réunion des trois CEO;
- le comité de pilotage;
- le comité d'investissement;
- la Task Force Régularité;
- la commission d'accompagnement environnement
- les réunions de coordination présidées par les directeurs des districts dépendant de la SNCB Holding.

Sans préjudice de la responsabilité de chaque entreprise quant à la communication de ses activités spécifiques, comme stipulé dans la Loi sur la sécurité d'exploitation et ses arrêtés d'exécution et dans l'arrêté royal du 16 février 2006 relatif aux plans d'urgence et d'intervention, les trois sociétés du Groupe SNCB concluront dans les trois mois suivant la signature du présent contrat un protocole concernant la communication de crise et le soumettront à l'approbation des Ministres de la Mobilité et des Entreprises publique; à défaut, l'Etat prendra une initiative de réglementation.

samenwerking tussen de drie entiteiten van de NMBS-groep en de ontwikkeling van een groepsgeest. Infrabel verleent op constructieve, effectieve en efficiënte wijze haar medewerking aan de coördinatieopdracht van de NMBS-Holding.

Infrabel is meer bepaald vertegenwoordigd in de overleginstanties die bij de NMBS-groep opgericht zijn:

- de vergadering van de drie CEO's;
- het sturingscomité;
- het investeringscomité;
- de "Task Force Regelmaat";
- de commissie milieubegeleiding;
- de coördinatievergaderingen die worden voorgezeten door de districtsdirecteurs van de districten die van de NMBS-Holding afhangen.

Onverminderd de verantwoordelijkheid van elke onderneming voor de communicatie over haar specifieke activiteiten, zoals bepaald in de Wet Exploatieveiligheid en haar uitvoeringsbesluiten en in het koninklijk besluit van 16 februari 2006 betreffende de nood- en interventieplannen, zullen de drie vennootschappen van de NMBS-groep binnen de drie maanden na de ondertekening van dit contract, over de crisiscommunicatie een protocol afsluiten en ter goedkeuring meedelen aan de Ministers van Mobiliteit en Overheidsbedrijven; bij ontstentenis daarvan zal de Staat een regelgevend initiatief nemen.

3. Comité d'investissement

Art. 97

Infrabel participe aux travaux du comité d'investissement, dont une des tâches est d'assurer la cohérence et la complémentarité des plans d'investissement annuels et pluriannuels, en ce compris le respect de la clé de répartition, définie par la loi du 29 mars 2002, au niveau du Groupe SNCB. Dans le cadre de son approche non-discriminatoire, Infrabel mène un même type de concertation avec ses autres clients-entreprises ferroviaires, pour les investissements qui les concernent.

Le comité d'investissement veille à établir et à respecter un calendrier permettant d'établir le budget d'investissement de l'année t+1 de chaque société au plus tard pour le 20 juillet de l'an t.

B. Formation

Art. 98

Les obligations réciproques d'Infrabel et de chacune des deux autres sociétés, la SNCB Holding et la SNCB sont définies dans les conventions relatives à la mise à disposition de personnel par la SNCB Holding à Infrabel et à la SNCB.

En sa qualité d'unique employeur de l'ensemble du personnel du Groupe SNCB, quelle que soit son affectation et son statut, et de garant de l'unicité du statut du personnel et du dialogue social, la SNCB Holding veille à l'uniformité des règles de gestion du personnel au sein des trois sociétés anonymes de droit public. Infrabel est autorisée à développer un management moderne de ses cadres à la

3. Investeringscomité

Art. 97

Infrabel neemt deel aan de werkzaamheden van het investeringscomité, waarvan een van de taken erin bestaat de coherentie en complementariteit te verzekeren van de jaarlijkse investeringsprogramma's en de meerjareninvesteringsplannen, met inbegrip van de naleving van de verdeelsleutel die is vastgelegd in de wet van 29 maart 2002, op het niveau van de NMBS-groep. In het kader van haar niet-discriminerende aanpak voert Infrabel eenzelfde type van overleg met haar andere klant-spoorwegondernemingen, voor de investeringen die hen aanbelangen.

Het investeringscomité ziet toe op het opstellen en de naleving van een tijdsplan aan de hand waarvan het investeringsbudget van jaar t+1 van elke vennootschap kan worden opgemaakt tegen 20 juli van jaar t.

B. Opleiding

Art. 98

De wederzijdse verplichtingen van Infrabel en elk van de twee andere vennootschappen, de NMBS-Holding en de NMBS, zijn vastgelegd in de overeenkomsten met betrekking tot de terbeschikkingstelling van personeel door de NMBS-Holding ten behoeve van Infrabel en de NMBS.

In haar hoedanigheid van enige werkgever van het voltallige personeel van de NMBS-groep, ongeacht hun benutting en hun statuut, en als borg van de eenheid van het personeelsstatuut en de sociale dialoog, ziet de NMBS-Holding toe op de eenvormigheid van de regels inzake personeelsbeheer bij de drie vennootschappen van publiek recht. Infrabel is gemachtigd om voor haar

mesure des besoins de l'entreprise.

kaderleden een modern management uit te bouwen op maat van de behoeften van de onderneming.

Dans le domaine de la formation du personnel, la SNCB Holding met tout en oeuvre pour garantir que la formation de base adéquate, ainsi que la formation continue, soient assurées dans les trois entités du Groupe SNCB.

Op het vlak van opleiding van het personeel stelt de NMBS-Holding alles in het werk om te verzekeren dat de geschikte basisopleiding, alsook de permanente opleiding gewaarborgd is in de drie vennootschappen van de NMBS-groep.

C. Diversité

Art. 99

Sur le plan de la diversité, Infrabel collaborera avec détermination à la réalisation des objectifs de diversité repris dans le contrat de gestion de la SNCB Holding; elle participe à l'élaboration et à l'évaluation annuelle du plan de diversité établi par la SNCB Holding.

C. Diversiteit

Art. 99

Op het vlak van de diversiteit zal Infrabel op voluntaristische wijze meewerken aan de realisatie van de doelstellingen inzake diversiteit, opgenomen in het beheerscontract van de NMBS-Holding; ze werkt mee aan de opmaak en de jaarlijkse evaluatie van het diversiteitsplan dat door de NMBS-Holding wordt opgesteld..

XIV. Clause de sauvegarde

Art. 100

Si, au terme d'un exercice, Infrabel n'atteint pas les objectifs précisés dans le présent contrat de gestion, elle en examinera les raisons et définira les mesures propres à y remédier qu'elle proposera à l'Etat, représenté par la DGTT.

Des événements, notamment de force majeure, ou des décisions imprévues peuvent intervenir et rendre certaines clauses du présent contrat de gestion inapplicables ou empêcher d'atteindre les objectifs prévus.

Infrabel examinera les raisons pour lesquelles les objectifs contractuels ne peuvent être rencontrés et définira, en concertation avec l'Etat, représenté par la DGTT, les mesures propres à y remédier.

Le cas échéant, le résultat de la concertation visée à l'alinéa 1^{er} sera entériné dans un avenant au présent contrat de gestion.

Au cas où ces événements ou ces décisions entraîneraient des modifications dans les montants de la dotation d'investissement de l'année t, Infrabel n'est tenue au respect des délais de présentation d'un nouveau programme annuel d'investissement le 15 novembre de l'année t-1 que si la modification lui est notifiée le 15 novembre de l'année t-1 au plus tard. En cas de notification ultérieure, Infrabel dispose d'un délai de deux mois pour présenter son programme annuel adapté.

XIV. Vrijwaringsclausule

Art. 100

Wanneer op het einde van een boekjaar Infrabel een van de in dit beheerscontract gepreciseerde doelstellingen niet haalt, onderzoekt ze de redenen ervan en legt ze de maatregelen vast die geschikt zijn om dit te verhelpen, welke ze voorstelt aan de Staat, vertegenwoordigd door DGVL.

Gebeurtenissen, in het bijzonder overmacht, of niet-geplande beslissingen kunnen zich voordoen en bepaalde clausules van dit beheerscontract onuitvoerbaar maken of verhinderen dat de geplande doelstellingen worden gehaald.

Infrabel zal de redenen onderzoeken waarom de contractuele doelstellingen niet kunnen worden gehaald en, in overleg met de Staat, vertegenwoordigd door DGVL, de passende maatregelen vastleggen om dit te verhelpen.

In voorkomend geval zal het resultaat van het overleg bedoeld in de eerste alinea, worden bekrachtigd in een bijvoegsel bij dit beheerscontract.

Ingeval die gebeurtenissen of beslissingen wijzigingen teweegbrengen in de bedragen van de investeringstoelage van het jaar t, zal Infrabel maar de termijnen voor het indienen van een nieuw jaarlijks investeringsprogramma op 15 november van het jaar t-1, in acht moeten nemen als de wijziging haar uiterlijk ter kennis werd gebracht op 15 september van het jaar t-1. Bij een latere kennisgeving beschikt Infrabel over een termijn van twee maanden om haar aangepast jaarprogramma voor te stellen.

ANNEXES

BIJLAGEN

1.	Définitions et abréviations	1.	Afkortingen en definities
2.1	Plan d'investissement 2008-2012	2.1	Investeringsplan 2008-2012
2.2	Clé de répartition, principes et application	2.2	Verdeelsleutel, principes en toepassing
3.	Méthodologie de planification et de suivi des investissements	3.	Methodologie voor planning en opvolging van de investeringen
4.	Indicateurs de prestations	4.	Prestatie-indicatoren
5.	Statistiques	5.	Statistieken
6.	Infrastructure ferroviaire	6.	Spoorweginfrastructuur
6.1	Infrastructuur, liste de la gestion des gares et points d'arrêt	6.1	Infrastructuur, lijst van het beheer van de stations en de stopplaatsen
7.	Evolution des dotations pour le Groupe SNCB	7.	Evolutie van de toelagen voor de NMBS-groep
8.	Calcul de la dette consolidée restreinte à stabiliser	8.	Berekening van de te stabiliseren beperkte geconsolideerde schuld

Bruxelles, le

Brussel,

Luc VANSTEENKISTE

Directeur-generaal
Directeur général

Luc LALLEMAND

Administrateur délégué
Gedelegeerd bestuurder

Etienne SCHOUPPE

Staatssecretaris voor Mobiliteit
Secrétaire d'Etat à la Mobilité

Inge VERVOTTE

Minister van Ambtenarenzaken en
Overheidsbedrijven
Ministre de la Fonction publique et des
Entreprises publiques