

CONTRAT DE GESTION
ENTRE L'ÉTAT ET
LA SOCIÉTÉ ANONYME DE DROIT PUBLIC « INFRABEL »

Le présent contrat de gestion est conclu en vertu des dispositions 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 2005 et vient à échéance le 31 décembre 2007.

Il précise les règles et conditions selon lesquelles la société anonyme de droit public « Infrabel » exerce les missions de service public qui lui sont conférées par l'article 199 de la loi précitée, en sa qualité de gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire belge telle que définie par référence à l'article premier de l'A.R. du 12 mars 2003 relatif aux conditions d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire.

Il fixe le montant des contributions et des compensations financières apportées par l'Etat pour l'exécution des tâches de service public.

L'objectif du Gouvernement est d'augmenter le nombre de voyageurs en service intérieur de 25% sur la période 2000-2006, et de tendre vers une augmentation de 25 % sur la période 2006-2012¹.

Dans ce contrat, il faut entendre par:

- Ministre de la Mobilité: le ministre qui a la régulation du transport ferroviaire dans ses attributions.
- Ministre des Entreprises publiques: le ministre qui a les entreprises publiques dans ses attributions.
- DGTT: la Direction générale Transport terrestre du SPF Mobilité et Transports.

I. DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Article 1^{er}

Les trois sociétés anonymes de droit public que sont Infrabel, SNCB Holding et SNCB constituent ensemble un élément essentiel du système des transports belges. A ce titre, chacune de ces sociétés veille dans le cadre d'une politique de groupe cohérente à ce que ses activités s'inscrivent dans le cadre de la politique de mobilité durable menée par le Gouvernement et contribuent à la satisfaction des besoins de déplacement.

La mission de base impartie aux trois sociétés est double: d'une part, promouvoir le transport ferroviaire sur le réseau belge, offrant ainsi une alternative aux modes de transport moins respectueux de l'environnement et, d'autre part, garantir un service de qualité optimale de manière à ce que l'évolution du trafic soit plus élevée que l'évolution générale du trafic tous modes confondus.

¹ Voir note de politique générale du 26 novembre 2004 – document parlementaire 51 – 1371/027 – Chambre – Session 2004-2005

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 du système adopté par l'Union européenne et des critères d'indépendance qui prévalent à l'exercice de ses fonctions essentielles, afin de garantir un accès équitable et non discriminatoire à l'infrastructure ferroviaire et d'assurer l'utilisation optimale de celle-ci.

Art. 2

Les organes de gestion d'Infrabel sont responsables du bon emploi des moyens en personnel, des moyens matériels (immobiliers et mobiliers) et des moyens financiers de l'Entreprise.

Ils assurent la gestion des activités au moindre coût et recherchent constamment à en améliorer l'efficacité et la productivité.

Afin de couvrir les besoins de mobilité des personnes et des biens et de satisfaire aux exigences du marché, ils s'engagent à maintenir l'infrastructure ferroviaire dans un état de qualité technique performant. Ils veillent à maintenir le niveau de sécurité à son niveau actuel et mettent en œuvre les moyens les plus adéquats pour l'accroître.

Ils prennent également toutes dispositions afin d'assurer la régularité et la fiabilité des circulations.

Ils gèrent, dans le même esprit et selon les principes de la bonne gouvernance, les participations d'Infrabel dans d'autres sociétés.

Afin d'assurer un emploi optimal des ressources mises à disposition des trois sociétés publiques Infrabel fait systématiquement appel aux prestations et services des deux autres sociétés anonymes de droit public du groupe SNCB. Infrabel gère avec efficacité les services et prestations qu'elle met à disposition des autres entités du groupe.

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 qui relèvent de ses compétences habituelles.

Art. 3

Les tâches qu'Infrabel assume en exécution des missions de service public qui lui sont imparties par la loi et la réglementation en vigueur sont les suivantes:

- 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 définis par le Roi, par arrêté délibéré en Conseil des Ministres, en exécution des dispositions de l'arrêté royal du 12 mars 2003 relatif aux conditions d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire;
- 4° la répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire disponibles, dans le respect des principes et procédures définis par le Roi, par arrêté délibéré en Conseil des Ministres;
- 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 le Roi, par arrêté délibéré en Conseil des Ministres;
- 6° la certification du personnel des entreprises ferroviaires et du matériel roulant au regard des normes techniques et règles en matière de sécurité et d'utilisation de l'infrastructure arrêtées par le Roi.

Art. 4 - Les Besoins de la Nation

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, à 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 19 juin 1990 fixant le mode d'établissement des plans d'urgence et d'intervention, 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 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 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.

En conséquence, Infrabel établit avec la SNCB Holding et la SNCB une convention réglant la collaboration entre elles. Cette convention précise les représentations et les prestations respectives de leur ressort. Elles associent la DGTT à son élaboration, communiquent la convention et toute information utile relative à son application.

Art. 5

Conformément à l'article 10 de la loi du 21 mars 1991 et sans préjudice de l'article 18, 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 10 Mio €

Art. 6

Sans préjudice des dispositions d'indépendance prévalant pour l'exécution des fonctions essentielles et sans préjudice de l'autonomie de gestion confiée à Infrabel par la Loi du 21 mars 1991, Infrabel et la SNCB Holding se fournissent une assistance mutuelle afin que chacune de ces entreprises publiques puisse mener à bien ses missions, en ce compris la mission de coordination des activités du groupe SNCB confiée par l'Etat au Holding.

Infrabel participe à la concertation régulière mise sur pied par la SNCB Holding concernant l'élaboration et l'exécution des plans d'entreprise et des plans et budgets d'investissement, à l'exclusion de ce qui a trait aux fonctions essentielles.

Toutes les relations avec les autorités publiques, à l'exception des fonctions essentielles, font toujours l'objet d'une concertation préalable au niveau des organes de concertation que le Holding a institués. À défaut d'un accord, le holding transmet la proposition initiale, plus un rapport, à l'autorité publique. Le rapport comprend l'avis du holding et l'opinion d'au moins une des filiales, et sera communiqué à la/aux filiale(s) concernée(s).

Art. 7

Infrabel s'assure en suffisance ou prend des dispositions équivalentes afin de couvrir sa responsabilité civile en cas d'accidents.

II. MISSIONS DE SERVICE PUBLIC RELATIVES À L'ACQUISITION, A LA CONSTRUCTION, AU RENOUELEMENT, A L'ENTRETIEN ET A LA GESTION DE L'INFRASTRUCTURE FERROVIAIRE

a) Définition de l'infrastructure ferroviaire

Art. 8

Conformément à l'article premier de l'arrêté royal du 12 mars 2003 relatif aux conditions d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, l'infrastructure ferroviaire belge est définie comme étant l'ensemble des éléments visés à l'annexe 1, partie A, du Règlement (CEE) n° 2598/70 de la Commission du 18 décembre 1970 relatif à la fixation du contenu des différentes positions des schémas de comptabilisation de l'annexe 1 du Règlement (CEE) n° 1108/70 du Conseil du 4 juillet 1970, à l'exception du dernier tiret qui se lit comme suit: « bâtiments affectés au service des infrastructures ».

Le point "3. Infrastructure" du document de référence du réseau publié en application du chapitre VII de l'arrêté royal du 12 mars 2003 relatif aux conditions d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire comprend, notamment, une description complète du réseau, en ce compris les lignes et les voies ainsi qu'un relevé des gares et des nœuds.

L'infrastructure des gares relève de la compétence de la SNCB Holding. La construction, l'entretien et la gestion de l'équipement de base des quais, des couloirs sous voies, des passerelles et des accès ainsi que les équipements de sonorisation, les tableaux d'affichage des trains, les tableaux horaires, l'éclairage, les abris, les escalators et les ascenseurs menant aux quais et éventuellement d'autres moyens destinés à assurer l'information optimale des clients sont de la responsabilité d'Infrabel.

b) Investissements

Art. 9 - Plan d'investissement pluriannuel

Infrabel s'engage à réaliser, pour la partie qui la concerne, les investissements ferroviaires comme programmés par le plan d'investissement pluriannuel 2004-2007 approuvé par le Gouvernement. Ce plan et ses adaptations ultérieures font partie intégrante du présent contrat de gestion. Le tableau récapitulatif global du plan, est joint au présent contrat de gestion (annexe 1).

Pour le 15 septembre 2005, Infrabel transmet à la SNCB Holding son plan d'investissement 2006-2007 issu du plan pluriannuel précité et contenant exclusivement les investissements d'Infrabel. SNCB Holding l'intègre dans le projet de plan d'investissement commun harmonisé 2006-2007 qu'elle transmet au Ministre des Entreprises publiques, avec l'accord d'Infrabel, avant le 30 novembre 2005.

[Un tableau récapitulatif de ce plan est repris à l'annexe 8.^{\(*\)}](#)

^(*) A.R. 16.11.2006

Pour le 31 mars 2007, Infrabel transmet à la SNCB Holding un projet de plan d'investissement couvrant la période 2008-2012, après avoir effectué les consultations prévues à l'article 200, § 3 de la loi du 21 mars 1991, en vue de son approbation par le Roi.

Ce plan est soumis par la SNCB Holding au Ministre des Entreprises Publiques, avec l'accord d'Infrabel et de la SNCB.

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 critères suivants sont, notamment, utilisés à cette fin:

- a. impact sur la vitesse et la capacité;
- b. impact sur la régularité et la fiabilité des circulations;
- c. avantages attendus pour les sociétés de transport (confort, qualité, temps de parcours, ...);
- d. amélioration de la sécurité;
- e. protection de l'environnement;
- f. rencontre des contraintes actuelles (capacité);
- g. contribution à la mise en œuvre de la politique européenne des transports, notamment l'élimination des goulets d'étranglement et contribution à l'édification des réseaux transeuropéens de transport;
- h. cohérence avec les objectifs poursuivis;
- i. impératifs de gestion et, notamment, amélioration de la productivité.
- j. L'impact financier pour Infrabel

En outre, pour tous les nouveaux projets importants d'extension de capacité de l'infrastructure ferroviaire d'un montant supérieur à 2,5 m°€ Infrabel réalise une étude socio-économique ainsi que, pour ces projets terminés, une évaluation ex-post.

Infrabel participe aux travaux du Comité d'Investissements, dont une des tâches est d'assurer la cohérence et la complémentarité de l'exécution des plans d'investissement pluriannuels. L'annexe 2 au présent contrat de gestion définit le contenu du plan d'investissement pluriannuel, les procédures de révision et d'actualisation ainsi que les modalités d'établissement des rapports et de suivi de sa mise en œuvre.

Pour le 30 juin de chaque année, Infrabel envoie un rapport d'évaluation annuel sur l'exécution du plan pluriannuel à la SNCB Holding qui le transmet à la DGTT, qui le transmet, avec son avis, au Ministre des Entreprises publiques. Pour l'année 2005, en dérogation à ce qui précède, ce rapport est envoyé à la DGTT au plus tard le 30 septembre 2005.

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 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 de celui-ci, les postes de dotation d'investissement relatifs aux rubriques sécurité et maintien de capacité ne pourront en aucun cas tomber sous le montant approuvé par le Comité de concertation du 10/12/2004.(c'est-à-dire 285 millions € par an pour le maintien de la capacité)

Infrabel met tout en oeuvre pour que l'adjudication et les contrats destinés à concrétiser les partenariats public-privé (PPP) portant sur les projets d'investissements Diabolo et Liefkenshoekspoorverbinding puissent être finalisés le plus rapidement possible. Infrabel met également tout en oeuvre pour que les projets d'investissements avec préfinancement des Régions puissent être finalisés le plus rapidement possible.

Dans la mesure où les autorisations nécessaires sont délivrées dans les délais, le montage financier pour le projet Diabolo est clôturé au plus tard pour le 31 décembre 2006 et pour le projet Liefkenshoekspoorverbinding au plus tard pour le 30 juin 2007.^(*)

Art. 10 - Programme d'investissement annuel

Infrabel établit chaque année, sur base du plan d'investissement pluriannuel, un programme d'investissement annuel. Ce programme d'investissement annuel, aussi appelé budget d'investissement annuel, est élaboré conformément aux dispositions de l'annexe 2 au présent contrat de gestion.

Infrabel participe aux travaux du Comité d'Investissements, dont une des tâches est d'assurer la cohérence et la complémentarité de l'exécution des plans d'investissement annuels.

Le projet de programme d'investissement annuel est transmis à la SNCB Holding qui le soumet au Ministre des entreprises Publiques pour approbation, via la DGTT, avec l'accord d'Infrabel. Dans ce but, le projet de programme annuel doit être transmis à la DGTT avant le 15 novembre 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 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.

L'annexe 2 au présent contrat de gestion définit également les modalités d'amendement du programme d'investissement annuel ainsi que de l'établissement des rapports et du suivi de l'exécution.

Pour le 30 septembre de chaque année, Infrabel envoie via la SNCB Holding un rapport d'avancement intermédiaire sur l'exécution du programme d'investissement annuel en cours de réalisation à la DGTT, qui le transmet, avec son avis, au Ministre des Entreprises publiques.

Pour le 30 avril de chaque année, Infrabel envoie via la SNCB Holding un rapport d'évaluation définitif sur l'exécution du programme d'investissement de l'année écoulée à la DGTT, qui le transmet, avec son avis, au Ministre des Entreprises publiques.

^(*)A.R. 16.11.2006

Une fois par an, Infrabel peut amender le programme d'investissement annuel en vigueur afin de tenir compte de l'évolution de son exécution. Après concertation avec les deux autres sociétés anonymes de droit public au sein du Comité d'Investissements du groupe SNCB, la SNCB Holding envoie le projet d'amendement à la DGTT et au Ministre pour le 31 juillet de l'année dont le budget est visé par l'amendement, avec l'accord d'Infrabel. L'État dispose d'un délai de quarante-cinq jours calendrier, à compter de la date de réception du projet 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. Pour l'année 2005, en dérogation à ce qui précède, le projet d'amendement est envoyé à la DGTT au plus tard le 30 septembre 2005.

Art. 11 - Dossiers de projets, dossiers collectifs et fiches de projet

Infrabel met en œuvre l'approche de planification et de monitoring par projet d'investissement, conformément au chapitre III de l'annexe 2 au présent contrat de gestion.

Elle transmet à la DGTT, selon les modalités de cette annexe:

- sur base trimestrielle, au plus tard le 15 février, le 30 avril, le 30 septembre et le 15 décembre de chaque année: les dossiers de projet pour tous les investissements caractérisés par une durée de réalisation délimitée par une date de fin de projet et des dossiers collectifs pour les investissements à caractère continu. Les dates précitées peuvent être modifiées de commun accord entre la DGTT et Infrabel;
- chaque dossier de projet ou dossier collectif fournit, 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'exécution;
- sur base annuelle, avant le 30 juin de chaque année: les fiches de projet destinées à la communication externe, notamment vers les Régions.

L'annexe 2 au présent contrat de gestion définit, sous le chapitre III.1, le contenu minimal et le format des dossiers de projet, des dossiers collectifs et des fiches de projet.

Au fur et à mesure de la progression de la migration dont question sous l'article 13, la DGTT s'appuie sur les dossiers de projet et les dossiers collectifs pour assurer, pour le compte de l'État, le suivi et le contrôle de l'exécution des plans et programmes d'investissement. Ses fonctionnaires vérifient, à chaque actualisation des dossiers, que leurs données sont complètes, correctes et actuelles. À cet effet, ils sont autorisés à procéder à toutes les vérifications et contrôles nécessaires sur le terrain et au sein d'Infrabel, notamment dans la comptabilité. Infrabel organisera des réunions de suivi de projet pour informer la DGTT sur l'avancement de ceux-ci.

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.

Art. 12 - Décisions d'investissement

Dans l'attente de la migration décrite sous l'article 13, Infrabel présente à la DGTT, selon les modalités définies dans le chapitre IV de l'annexe 2 au présent contrat de gestion, les dossiers relatifs aux décisions d'investissement en vue de l'obtention du visa (appelé « feu vert ») de la DGTT, autorisant la comptabilisation des dépenses relatives (à ces décisions) à charge des crédits budgétaires correspondants.

La DGTT remet son avis dans les 30 jours calendrier à partir de la date à laquelle le dossier relatif à la décision d'investissement a été reçu. Si la DGTT estime que le dossier est incomplet ou exige de plus amples explications, le délai susmentionné est interrompu à partir de la date à laquelle la DGTT en a informé Infrabel par écrit.

Si le délai dont question ci-dessus est expiré sans que la DGTT ait signifié son avis ou ait demandé des informations complémentaires, la décision d'investissement est considérée comme visée favorablement et la DGTT attribue un numéro d'investissement.

Les décisions d'investissement relatives au programme d'investissement d'une année déterminée doivent être présentées pour avis à la DGTT, au plus tard le 31 décembre de cette année.

Infrabel établit et transmet à la DGTT les rapports et listes comptables décrits dans l'annexe 2 au présent contrat de gestion.

Art. 13 - Migration

En vue du remplacement, à terme, du système de suivi et de contrôle des investissements par visa préalable (« feu vert ») relatif aux décisions d'investissement, par un système de suivi et de contrôle fondé exclusivement sur les dossiers de projets et les dossiers collectifs, les contractants au présent contrat s'engagent à mettre en œuvre le plan de migration décrit sous le chapitre V de l'annexe 2 au présent contrat de gestion.

L'objectif est d'atteindre, par phases à convenir, la migration complète dans une période de trois ans à compter de la date d'entrée en vigueur du présent contrat de gestion; Infrabel et la DGTT procèdent à une évaluation à la fin de 2005, de 2006 et de 2007.

Dans le cadre de cette migration, et en dérogation à l'article 11, tous les dossiers de projets et dossiers collectifs, établis conformément à l'annexe 2 ou en phase de développement, sont transmis pour la première fois à la DGTT pour le 15 juillet 2005.

Dès que la qualité des dossiers de projets et dossiers collectifs le permet, la DGTT et Infrabel décident en concertation, sur base des critères mentionnés dans le chapitre V de l'annexe 2 au présent contrat si, pour les dossiers en question, la migration peut avoir lieu.

c) Entretien et gestion

Art. 14

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.

Art. 15

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.

Art. 16

Infrabel se consulte 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 Service de Régulation du Transport ferroviaire du résultat des négociations éventuelles avec les entreprises ferroviaires et des mesures qu'elle met en œuvre.

En attendant que le Service de Régulation du Transport ferroviaire soit opérationnel, l'information est donnée au Ministre de la Mobilité.

Art. 17 - Passages à niveau

Infrabel soumet à l'approbation du Ministre de la Mobilité pour le 1 juin 2005, un nouveau plan en matière de passages à niveau comportant les points sensibles du réseau et un planning d'exécution de mesures, convenues avec la DGTT; visant l'échéance du présent contrat de gestion comme année d'achèvement de la sécurisation maximale de l'ensemble du réseau, étant entendu qu'Infrabel ne peut être tenue responsable des mesures à réaliser par les gestionnaires de voirie.

Infrabel rend annuellement un rapport au Ministre de la Mobilité pour le 1^{er} juin sur l'accomplissement de son plan stratégique en matière de passages à niveau.

Infrabel organisera au moins 2 fois par an une réunion avec la DGTT pour coordonner les actions visant à améliorer la sécurité des PN (aménagement routiers).

Infrabel financera partiellement et assistera l'IBSR dans ses campagnes de sensibilisation à la problématique des passages à niveau.

Art. 18

Procédure de désaffectation de lignes

Infrabel s'engage à maintenir la capacité de l'ensemble des lignes du réseau, à l'exception des voies accessoires définies au point 1.3.2. du RGUIF 7.1.2., 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 à l'approbation du Ministre des Entreprises publiques et du Ministre de la Mobilité.

À l'exception des voies accessoires, Infrabel s'engage à ne pas démonter 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, sans préjudice de la responsabilité et des obligations de sécurité qui résultent de sa qualité de propriétaire.

Art. 19^(*)

Lignes maintenues hors exploitation pour les besoins de la Nation

En vertu des dispositions de l'article 4, 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).

Art 20

Infrabel collabore activement aux études de faisabilité menées par la SNCB et la SNCB Holding relatives à l'introduction sur le réseau belge de services de transport offerts avec du matériel léger et sur le light – rail en général.

^(*)A.R. 16.11.2006

Art. 21

Autres prestations à déterminer

Toute autre activité complémentaire à fournir par Infrabel à la demande de l'État doit faire l'objet d'un avenant au présent contrat de gestion.

III. MISSION DE SERVICE PUBLIC RELATIVE À LA GESTION DES SYSTÈMES DE RÉGULATION ET DE SÉCURITÉ DE CETTE INFRASTRUCTURE

a) Régulation du réseau

Art. 22

En sa qualité de gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, Infrabel prend toutes dispositions pour assurer et améliorer la régularité et la fiabilité du trafic.

À l'égard des entreprises ferroviaires, Infrabel a pour mission d'assurer les conditions optimales de circulation sur le réseau ferroviaire qu'elle gère et d'améliorer au travers de la réalisation du plan d'investissement la capacité et la performance de son infrastructure.

À l'égard des clients du rail, tant pour le transport de voyageurs que de marchandises, Infrabel améliore les conditions d'accessibilité, d'accueil, de confort et de service dans les emprises dont elle est responsable au travers de son plan d'investissement et de la qualité de sa gestion.

Afin de garantir les niveaux 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. 23

En sa qualité de gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, Infrabel applique les normes techniques et règles afférentes à la sécurité de l'infrastructure ferroviaire, de manière à garantir sur l'ensemble du réseau le plus haut niveau de sécurité, selon la nature des installations et leur utilisation.

Elle en contrôle l'application par les entreprises ferroviaires circulant sur l'infrastructure ferroviaire en application de la législation en vigueur.

Elle collabore avec les fonctionnaires et agents de la DGTT ainsi que tout expert dûment mandaté par le Service de Régulation du Transport ferroviaire chargés de contrôler le respect de la réglementation et de mener des enquêtes en cas d'accidents ou incidents ayant mis en cause la sécurité d'exploitation.

Infrabel et la DGTT organisent conjointement certains contrôles spécifiques, en mettant au point une répartition adéquate des tâches de contrôle afin d'optimiser leur efficacité globale.

Conformément aux dispositions de l'arrêté royal du 12 mars 2003 précité, un rapport de sécurité portant sur l'exercice précédent est transmis chaque année, avant le 31 mai, au Ministre de la Mobilité et à la DGTT.

Si le niveau de sécurité est inférieur à celui de l'année 2004, Infrabel recherche les causes de cette diminution du niveau de sécurité. Si ces causes lui sont imputables, elle propose les moyens d'y remédier dans ce rapport.

Infrabel coopère activement à la rédaction et à la tenue à jour du Règlement Général pour l'Utilisation de l'Infrastructure Ferroviaire (RGUIF) dont la première version complète sera finalisée le plus rapidement possible et, en tout cas, avant le 30 juin 2005.

Infrabel collabore activement avec la SNCB Holding pour l'établissement d'un plan d'action suite aux constats de l'audit de la sécurité d'exploitation à la SNCB, effectué en 2003-2004 à la demande du Ministre de la Mobilité. Le projet de plan d'action est soumis à la DGTT et au Ministre de la Mobilité pour le 31 mars 2005 au plus tard. Infrabel met tout en oeuvre afin d'exécuter ce plan d'action et adressera à la DGTT et au Ministre de la Mobilité un reporting semestriel à ce sujet. Une partie de ce plan d'action concerne notamment l'élaboration et l'introduction rapide au sein d'Infrabel d'un système de gestion formalisé pour la sécurité d'exploitation.

Art. 24 - Dépassements de signaux

Un groupe de travail, composé de membres d'Infrabel, de la SNCB Holding, de la SNCB et des autres entreprises ferroviaires, de la Direction générale Transport terrestre est créé afin d'étudier la problématique du dépassement de signal sous tous ses aspects et de collaborer pour la fin mai 2005 à un plan d'action global visant à prévenir de tels dépassements de signaux. Un rapport de ses travaux est intégré au rapport de sécurité visé à l'article précédent.

En vue de permettre au Ministre de la Mobilité d'appliquer correctement l'article 44 alinéa 4 de l'arrêté royal du 12 mars 2003, relatif aux conditions d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, Infrabel fournit d'initiative toute assistance nécessaire pour lui permettre de prendre ses décisions en toute connaissance de cause.

c) Ordre de priorité des circulations en temps réel

Art. 25

Dans l'exercice de son activité journalière de gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, 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 harmonieusement. Elle s'assure constamment que sa gestion en temps réel des sillons est compatible avec la bonne exécution des missions de service public.

d) Lignes touristiques

Art. 26

Les contrôles visant à attester de la conformité aux normes de sécurité des infrastructures occupées par des tiers et exploitées par eux à des fins touristiques, sont réalisés sous l'autorité des services de l'État chargés de la sécurité ferroviaire. Ces contrôles sont effectués conjointement par Infrabel et les services de l'Etat précités selon un plan annuel prévisionnel établi de commun accord.

Les prestations de contrôle d'Infrabel sont à la charge du tiers qui occupe les infrastructures contrôlées. Ces contrôles ont lieu au moins une fois par an, et au plus tard avant l'ouverture de chaque saison touristique.

IV. MISSION DE SERVICE PUBLIC RELATIVE À LA FOURNITURE AUX ENTREPRISES FERROVIAIRES DES SERVICES DÉFINIS PAR LE ROI EN EXÉCUTION DES DISPOSITIONS DE L'ARRÊTÉ ROYAL DU 12 MARS 2003 RELATIF AUX CONDITIONS D'UTILISATION DE L'INFRASTRUCTURE FERROVIAIRE

Art. 27

Les services fournis par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire aux entreprises ferroviaires sur base de la réglementation en vigueur sont les suivants:

- 1° les prestations minimales, dont la fourniture est obligatoire;
- 2° l'accès par le réseau aux infrastructures de service, dont la fourniture peut être restrictive à condition que d'autres solutions économiquement viables soient possibles aux conditions du marché;
- 3° les prestations complémentaires, dont la fourniture est facultative mais non discriminatoire;
- 4° la fourniture de prestations connexes, dont la fourniture est laissée à l'appréciation d'Infrabel mais dans le respect du principe de non-discrimination.

Le contenu de ces services est défini à l'annexe II de l'arrêté royal du 12 mars 2003 précité et repris dans le document de référence du réseau.

La redevance d'infrastructure ferroviaire donne droit aux prestations minimales et à l'accès par le réseau aux infrastructures de service.

Les prestations complémentaires et connexes sont facturées aux entreprises ferroviaires dans le respect de l'article 62, § 2 de l'arrêté royal du 12 mars 2003.

Le document de référence du réseau donne le plus de précisions possible sur les prestations fournies ou non, la manière d'y accéder, leur coût et, le cas échéant, les solutions alternatives.

V. MISSION DE SERVICE PUBLIC RELATIVE À LA RÉPARTITION DES CAPACITÉS DE L'INFRASTRUCTURE FERROVIAIRE DISPONIBLES, DANS LE RESPECT DES PRINCIPES ET PROCÉDURES DÉFINIS PAR LE ROI

Art. 28

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 candidats. Elle informe le Service de Régulation du Transport ferroviaire des mesures prises.

En attendant que le Service de Régulation du Transport ferroviaire soit opérationnel, l'information est donnée au Ministre de la Mobilité.

La désignation des infrastructures spécifiques à utiliser pour des types déterminés de services de transport ferroviaire se fait par Infrabel après avoir organisé une concertation avec la DGTT et un représentant du Ministre de la Mobilité.

Art. 29

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 au point « 4. Attribution de capacité » du document de référence du réseau.

Infrabel prend toute mesure pour faciliter l'introduction des demandes de capacités par les candidats 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.

Art. 30

Si Infrabel a déclaré un élément de l'infrastructure ferroviaire comme étant une infrastructure saturée et a, à l'issue d'une analyse de capacité, élaboré un plan de renforcement de la capacité, elle se concerta à ce sujet avec la DGTT afin de pouvoir inclure ce plan dans le plan d'investissement pluriannuel.

Art. 31

Infrabel répond à toute demande d'information de la DGTT et du Service de Régulation du Transport ferroviaire, créé en son sein, relative à l'exercice de la présente mission de service public.

En attendant que le Service de Régulation du Transport ferroviaire soit opérationnel, l'information est donnée au Ministre de la Mobilité.

VI. MISSION DE SERVICE PUBLIC RELATIVE À LA TARIFICATION, LA FACTURATION ET LA PERCEPTION DES REDEVANCES D'UTILISATION DE L'INFRASTRUCTURE FERROVIAIRE ET DES SERVICES VISÉS À L'ARTICLE 199, § 1, 3° DE LA LOI DU 21 MARS 1991 PORTANT RÉFORME DE CERTAINES ENTREPRISES PUBLIQUES ÉCONOMIQUES

Art. 32

Conformément à l'article 201 de la loi du 21 mars 1991, Infrabel fixe les redevances d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire

Infrabel fixe ces redevances dans le respect de l'arrêté royal du 12 mars 2003 relatif aux conditions d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, de l'arrêté royal du 9 décembre 2004 portant exécution des chapitres VIII et IX de l'arrêté royal du 12 mars 2003 et autres règlements d'exécution, et des dispositions du présent contrat de gestion. En cas d'irrespect, le service de régulation, le conseil de la concurrence, le commissaire du gouvernement, etc. interviennent en fonction de leur compétence.

L'indexation des prix unitaires a lieu chaque année au 1^{er} janvier. Cette indexation correspond à une pondération de "l'indice santé" (65%) et de "l'indice services" (35%) des prix à la consommation. L'index de référence est celui du mois de novembre qui précède l'adaptation de l'index. Aucune autre adaptation de l'index n'est appliquée dans le courant de l'année.

La manière dont la redevance d'utilisation est déterminée par Infrabel 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 4 à 12 de la directive 2001/14/CE et aux articles 61 à 65 de l'arrêté royal du 12 mars 2003 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 réseau.

A la demande des candidats, Infrabel fournit en temps opportun toutes les données relatives à la redevance d'utilisation de l'infrastructure afin qu'ils soient en mesure de connaître cet élément de coût et ce pour le trafic qu'ils ont prévu, y compris le trafic via des itinéraires de substitution.

Art. 33

Infrabel entame une étude visant à objectiver les paramètres utilisés dans le calcul des redevances en s'approchant des coûts marginaux. Cette étude vise également à mieux structurer les redevances dans la perspective d'une optimisation de l'usage de l'infrastructure.

Tous les six mois, Infrabel adresse au Ministre de la Mobilité et à la DGTT un rapport détaillé concernant l'avancement de cette étude et de sa mise en oeuvre; en fonction de ces études, la formule utilisée sera chaque année améliorée, en concertation avec la DGTT.

Dans le rapport précité, Infrabel communique tous éléments utilisés pour l'imputation des coûts.

Infrabel alignera à intervalles réguliers sa méthode d'imputation des coûts sur les meilleures pratiques internationales.

Art. 34

La DGTT et le Service de Régulation du Transport Ferroviaire peuvent consulter tous les éléments qui interviennent dans le calcul de la redevance et à leur demande, ils ont un droit de regard sur les factures établies par Infrabel concernant la redevance d'utilisation de l'infrastructure.

VII. MISSION DE SERVICE PUBLIC RELATIVE À LA CERTIFICATION DU PERSONNEL DES ENTREPRISES FERROVIAIRES ET DU MATÉRIEL ROULANT

Art. 35

Dans le respect des dispositions du cahier des charges du personnel et du cahier des charges du matériel, inscrits dans le RGUIF, Infrabel met en place les instruments performants permettant d'assurer la certification du personnel de sécurité des entreprises ferroviaires et de leurs auxiliaires ainsi que des matériels roulants amenés à circuler sur l'infrastructure ferroviaire belge.

Elle met, notamment, en place des bases de données concernant toute information utile relative aux personnels de sécurité et aux matériels, en assure le bon suivi administratif et les met à disposition des autorités de contrôle nationales, notamment la DGTT.

Elle organise en collaboration avec les autorités de contrôle nationales des contrôles réguliers sur le terrain, tant sur son infrastructure que dans les entreprises ferroviaires titulaires d'un certificat de sécurité belge, dans le respect du RGUIF.

Elle contrôle également les titres et autorisations délivrés aux auxiliaires des entreprises ferroviaires.

Elle rend compte du résultat de ses contrôles aux autorités nationales de sécurité ferroviaire, notamment la DGTT.

Elle participe, moyennant rétribution équitable par les demandeurs, à la vérification des dossiers visant à l'obtention des certificats de sécurité pour l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire.

VIII. QUALITÉ DU SERVICE

Art. 36

Sans préjudice des chapitres III et IV, Infrabel s'engage dans le cadre de ses compétences à offrir une infrastructure et des services de haute qualité, d'une part, aux entreprises ferroviaires, tant en transport de voyageurs que de marchandises, et, d'autre part, aux voyageurs; ces actions sont menées en concertation avec les entreprises ferroviaires (dont la SNCB) et la SNCB Holding.

Infrabel met tout en œuvre afin que la desserte des gares et terminaux et l'accessibilité des raccordements et installations exploités par des tiers puissent se faire dans les meilleures conditions.

Infrabel mettra à la disposition du public, par l'intermédiaire de son site Internet, notamment les informations suivantes:

- la programmation des travaux d'entretien du réseau et les conséquences sur le trafic;
- la programmation et la réalisation des investissements de rénovation et d'extension du réseau et les conséquences sur le trafic;
- les statistiques relatives à l'évolution du trafic, et à la vitesse commerciale telles qu'elles sont détaillées à l'[annexe 6^{\(*\)}](#) du présent contrat.

a) Voyageurs

Art. 37

En ce qui concerne le transport de voyageurs, intérieur et international, Infrabel met particulièrement l'accent sur les aspects suivants concernant la qualité de ses services:

- infrastructure mise à la disposition des entreprises ferroviaires;
- infrastructure d'accueil de base des voyageurs;
- mesures en faveur des personnes à mobilité réduite;
- régularité et fiabilité du trafic;
- informations communiquées aux voyageurs.

1° Infrastructure mise à la disposition des entreprises ferroviaires

Infrabel s'engage à maintenir un niveau de qualité élevé à l'infrastructure mise à la disposition des entreprises ferroviaires dans le but :

^(*)A.R. 16.11.2006

- d'optimiser la vitesse commerciale;
- d'accroître le confort des voyageurs;
- de limiter les perturbations du trafic;
- d'améliorer, en temps réel, l'information des clients ainsi que celle des préposés des entreprises ferroviaires via les techniques les plus avancées.

Infrabel poursuit ses efforts destinés à permettre aux opérateurs GSM d'améliorer leur couverture du réseau Infrabel, aussi bien pour les voyageurs que pour le personnel

2° Infrastructure d'accueil des voyageurs

Infrabel veille à ce que l'infrastructure d'accueil dans les gares dont elle est responsable – entre autres les ascenseurs, les escaliers et les escalators menant aux quais, les couloirs sous voies, les passerelles, les quais, la sonorisation, les installations d'affichage des trains, les marquises, les abris– demeure en bon état et reste apte à l'usage auquel elle est destinée.

Ces installations sont progressivement réaménagées dans la perspective de l'exécution du programme de mise aux normes REVALOR.

Une attention particulière est portée:

- au remplacement ou à la réparation durable et dans les meilleurs délais d'équipements présentant des dysfonctionnements chroniques (ascenseurs, escalators, éclairage, ...);
- à la remise en état des dégradations causées par le vandalisme;
- à la propreté.

Infrabel participe au plan d'action spécifique de prévention et de lutte contre les graffitis qui a fait l'objet d'une dotation à charge du budget du Service Public Fédéral de la Mobilité et des Transports en 2004.

3° Mesures en faveur des personnes à mobilité réduite

Infrabel mène une politique active en faveur des personnes à mobilité réduite en améliorant l'accessibilité des quais et des accès. Les dispositifs nécessaires à cet effet sont étudiés lors de chaque nouvelle construction et/ou rénovation.

À l'horizon de 2008 et dans la limite des moyens budgétaires disponibles, les quais de 24 des 50 gares belges les plus importantes équitablement réparties sur l'ensemble du territoire seront rendus accessibles selon le concept d'accessibilité totale² au moyen d'ascenseurs, de rampes ou dispositifs équivalents. En outre, Infrabel vise à rendre accessibles, dans un délai raisonnable, par ascenseurs, rampes ou dispositifs équivalents les quais d'un ensemble de

² Accessibilité totale = accessibilité de tous les quais aux personnes à mobilité réduite sauf les quais pour lesquels ceci est physiquement impossible et ceux en chantier.

gares bien réparties sur le réseau de façon à favoriser l'accès des personnes à mobilité réduite aux trains sur l'ensemble du territoire.

Le choix et la planification de ces dispositifs se font en concertation avec la SNCB Holding et les entreprises ferroviaires, et en ce qui concerne le transport national de personnes, avec la SNCB en particulier.

Le Conseil supérieur national des handicapés fonctionne comme un partenaire privilégié pour la concertation avec les différents groupements et associations gérant cette problématique. La SNCB Holding est l'interlocuteur représentant les 3 sociétés de droit public et l'avis de ce Conseil doit être sollicité à son initiative.

[Les 24 gares visées ci-dessus figurent à l'annexe 1 bis.^{\(*\)}](#)

4° Régularité et fiabilité du trafic

Conformément au plan d'investissement pluriannuel, Infrabel prend les dispositions nécessaires afin d'augmenter la régularité et la fiabilité du trafic. Pour atteindre ces objectifs, elle poursuit un programme visant à améliorer la fluidité du trafic, sa régulation et la succession des trains.

Infrabel suit de près le parcours des trains et produit les informations complètes nécessaires, qui sont mises en temps réel à la disposition de l'entreprise ferroviaire concernée et de la SNCB en particulier en ce qui concerne le transport national de personnes.

Infrabel organise la concertation nécessaire avec la SNCB Holding et les entreprises ferroviaires (en particulier la SNCB) afin de déterminer le plus concrètement possible les motifs des retards de manière opposable en vue de réaliser une analyse approfondie et de déterminer les actions destinées à réduire les retards. Elle veille à informer rapidement les entreprises ferroviaires en cas de retards imputables à ses installations.

Infrabel met au point avec la SNCB 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 Taskforce Régularité.

Infrabel prévoit des SLA's avec les entreprises ferroviaires visant à variabiliser ses tarifs en fonction du niveau de qualité réalisé.

5° Informations communiquées aux voyageurs

Conformément aux accords conclus avec les entreprises ferroviaires et avec la SNCB en particulier en ce qui concerne le transport national de personnes, Infrabel s'engage à fournir aux voyageurs les informations requises concernant le service des trains via:

- les haut-parleurs installés sur les quais, dans les couloirs sous voies et dans la gare;
- les installations d'affichage des trains et les écrans vidéo dans les gares qui en sont équipées.

^(*)A.R. 16.11.2006

Dans les gares disposant de l'équipement nécessaire, les modifications au service des trains normalement prévu doivent toujours être annoncées: changement de voie, retard supérieur à 5 minutes, changement dans l'ordre de succession des trains, suppression de trains et les alternatives proposées; les particularités du service des trains doivent également toujours être communiquées (exemple: le désaccouplement des trains).

Sans préjudice des lois sur l'emploi des langues, pour les liaisons internationales et la relation de et vers l'aéroport de Bruxelles-National, les annonces sont dans toute la mesure du possible diffusées également dans des langues reconnues sur le plan international.

En cas d'incidents ou d'accidents perturbant fortement le service des trains sur une ou plusieurs lignes, les médias appropriés sont avertis le plus rapidement possible afin qu'ils puissent répercuter immédiatement ces informations à la clientèle intéressée.

Spécifiquement en ce qui concerne le trafic voyageurs, le programme d'action étendu qui a été élaboré (IRT) doit être suivi par sa mise en oeuvre dans un groupe-pilote au sein duquel sont représentées tant Infrabel, que la SNCB et la SNCB Holding.

b) Marchandises

Art. 38

En ce qui concerne le transport de marchandises, Infrabel met particulièrement l'accent sur les aspects suivants concernant la qualité de ses services:

- infrastructure mise à la disposition des entreprises ferroviaires;
- régularité et fiabilité du trafic;
- informations communiquées aux entreprises ferroviaires;
- relations avec les entreprises ferroviaires;
- services fournis aux entreprises ferroviaires.

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.

2° 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 temps normal et en cas de perturbation.

Infrabel conclura avec les entreprises ferroviaires des SLAs visant à variabiliser ses tarifs en fonction des niveaux de qualité réalisés.

3° 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.

4° Relations avec les entreprises ferroviaires

Infrabel s'engage:

- à développer une approche client à l'égard des entreprises ferroviaires afin de répondre rapidement et le plus efficacement possible à leurs demandes;
- à présenter un produit et des services attractifs visant à attirer de nouveaux clients afin de promouvoir le transport ferroviaire et le transfert modal vers le rail.

c) Suivi de la qualité

Art. 39

Infrabel collabore aux procédures de concertation organisées par la SNCB Holding dans le cadre de la Taskforce Régularité.

Infrabel communique au Ministre de la Mobilité et à la DGTT, au plus tard un an après l'entrée en vigueur du présent contrat, un plan d'action relatif aux matières visées aux articles 22, 37 et 38.

Ce plan présente pour chaque matière, les objectifs, les moyens libérés, le planning de réalisation et des critères d'évaluation.

Pour le 30 avril de chaque année, Infrabel communique, au Ministre de la Mobilité et à la DGTT un rapport circonstancié, se rapportant à l'exercice précédent, concernant toutes les matières visées aux articles 22, 37 et 38.

Ce rapport présente des éléments objectifs permettant d'évaluer:

- l'évolution de la qualité;
- l'exécution et les résultats des plans d'action.

La méthodologie d'évaluation de la qualité présentée dans le rapport précité fera l'objet d'un audit par un organisme indépendant. La charge financière de cet audit incombe à Infrabel. Les résultats de l'audit seront disponibles le [31 octobre 2006^{\(*\)}](#).

^(*)A.R. 16.11.2006

IX. SÉCURITÉ DU PERSONNEL, DES VOYAGEURS ET DU TRANSPORT DE MARCHANDISES

Art. 40

La sécurité des voyageurs et du personnel requiert une approche coordonnée entre l'intervention des pouvoirs publics et celle des trois SA de droit public.

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

Infrabel souscrit dès lors aux initiatives prises à cet effet et en particulier à celles émanant des services actifs au sein de la SNCB Holding, notamment le service CSS (Corporate Security Service), ses divisions B-Security (le service interne de gardiennage) et Securail (le service de sécurité des chemins de fer).

Art. 41

Infrabel apporte sa contribution à l'établissement d'un plan de sûreté annuel par la SNCB Holding. Ce plan fixe pour l'année concernée les objectifs à réaliser et les moyens à mettre en oeuvre en matière de sécurité du personnel et des voyageurs, ainsi qu'en matière de protection du transport de marchandises.

Lors de l'établissement de ce plan, il est notamment tenu compte, en ce qui concerne la protection du transport de marchandises:

- des mesures de sûreté impérieuses en matière de transport de marchandises dangereuses énoncées au Chapitre 1.10 du RID, édition 2005 (en application depuis le 01/01/2005);
- de la réglementation UE (proposition de règlement relatif à l'amélioration de la sûreté des navires et des installations portuaires - COM 2003/229) concernant les mesures de sécurité à prendre pour la protection des ports (l'ISPS entre en vigueur au 01/07/05).

Infrabel veille à ce que les obligations découlant du plan soient connues et respectées non seulement par son propre personnel, mais aussi par le personnel des opérateurs ferroviaires qui utilisent le réseau belge.

Ce plan de sûreté est soumis au Ministre de la Mobilité avant le 15 novembre de l'année qui précède celle à laquelle le plan se rapporte.

L'utilisation d'éventuels moyens supplémentaires en vue de la mise en oeuvre des plans de sûreté annuels tels qu'évalués par et en concertation avec CSS, fera le cas échéant l'objet d'un avenant au présent contrat de gestion.

Infrabel apporte également sa contribution à l'élaboration d'un plan de sûreté ferroviaire, destiné à la prévention des attaques terroristes. Dans ce but, elle assiste dans sa mission le Comité fédéral pour la Sûreté du Transport ferroviaire, encore à créer par le Roi, et présidé par le Directeur général de la DGTT.

En exécution du plan MALAGA tel qu'approuvé par le Conseil d'administration de la SNCB du 29 octobre 2004, des caméras et autres systèmes de sécurité seront placés à certains

endroits sensibles (e.a. couloirs sous voies, quais, faisceaux marchandises...) dont la gestion est du ressort d'Infrabel. Ces systèmes seront gérés par le service CSS (Corporate Security Service) de la SNCB Holding.

Art. 42

Infrabel prend des dispositions appropriées pour sécuriser les abords des voies et des ponts, tout en tenant compte de l'ordre de priorité en matière d'investissement.

Art. 43

Infrabel s'engage à coopérer avec l'État et les autres acteurs en matière de sûreté, et en cas d'adoption de règles particulières, de conclure un avenant au présent contrat de gestion afin d'en déterminer les modalités d'application.

X. RÈGLES DE CONDUITE À L'ÉGARD DES TIERS

Art. 44

Infrabel s'engage à adopter une attitude proactive dans ses relations avec les tiers 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.

Infrabel organise une évaluation du degré de satisfaction des entreprises autorisées à circuler sur son infrastructure et des entreprises qui ont introduit une demande d'accès à cette infrastructure. Elle transmet le rapport établi (baromètre) à la DGTT et au Ministre de la Mobilité pour le 30 juin 2006 puis pour le 30 avril de chaque année.

Si nécessaire, l'État et Infrabel décident de mesures concertées et des moyens à mettre en œuvre en vue d'améliorer la qualité des services à prester, particulièrement en ce qui concerne l'exécution des fonctions essentielles (répartition des capacités et tarification).

Par ailleurs, avant l'échéance du présent contrat de gestion, Infrabel établit un manuel de qualité qui reprendra les objectifs et les moyens qu'elle se fixe et les procédures qu'elle utilise pour l'organisation de ses relations avec des tiers; dès son approbation par ses organes de gestion, il sera transmis à l'État.

Art. 45

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.

Dans cette perspective également, elle prend en considération les remarques des entreprises ferroviaires relatives à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, pour mettre fin, le cas échéant, à toute situation qui pourrait être préjudiciable aux droits des entreprises ferroviaires concernées.

Art. 46

Infrabel publie le document de référence du réseau en version intégrale sur son site Internet et s'engage à ce que les informations contenues dans ce document soient claires, précises et transparentes. Elle s'engage à présenter ce document pour le 30 septembre 2005 sous une forme conviviale et attractive et de la plus grande facilité d'utilisation possible pour les entreprises ferroviaires.

Art. 47

Infrabel met tout en œuvre pour informer amplement de ses services les entreprises ferroviaires, les entreprises ferroviaires candidates et autres parties intéressées si celles-ci en font la demande.

Infrabel fournit tous les renseignements relatifs au document de référence du réseau afin que les entreprises ferroviaires soient le mieux possible en mesure d'utiliser ses services.

XI. RELATIONS FINANCIÈRES ENTRE L'ÉTAT ET INFRABEL

a) Dotations d'investissement

Art. 48^(*)

48.1 Pour la réalisation des investissements prévus dans le plan 2004-2007, visé à l'article 9, Infrabel reçoit une dotation à charge du budget de l'État.

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

2005 :	814.897 milliers euros
	• dont 561.798 milliers d'euros pour Infrabel
	• dont 119.200 milliers d'euros pour la SNCB Holding
	• dont 133.899 milliers d'euros pour la SNCB
2006 :	927.579 milliers euros
	• dont 603.493 milliers d'euros pour Infrabel
	• dont 163.129 milliers d'euros pour la SNCB Holding
	• dont 160.957 milliers d'euros pour la SNCB
2007 :	962.862 milliers euros
	• dont 610.987 milliers d'euros pour Infrabel
	• dont 114.395 milliers d'euros pour la SNCB Holding
	• dont 237.480 milliers d'euros pour la SNCB
2008 :	998.222 milliers euros
2009 :	1.033.656 milliers euros
2010 :	1.069.168 milliers euros
2011 :	1.097.756 milliers euros
2012 :	1.133.425 milliers euros

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

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

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

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

^(*)A.R. 16.11.2006

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

- 1°) au financement des travaux d'infrastructure délocalisés de la modernisation de l'axe Bruxelles-Luxembourg (lignes 161 et 162) ;
- 2°) au financement des loyers dus par Infrabel dans le cadre du projet de la liaison ferroviaire du Liefkenshoek ;
- 3°) au remboursement à la SNCB Holding des charges relatives au préfinancement des cinq projets d'infrastructure ayant fait l'objet d'un accord en Comité de Concertation Etat – Régions le 07 décembre 2005, à savoir : installations ferroviaires du Port de Zeebrugge ; installations ferroviaires du Port de Bruxelles ; gare de Gosselies ; parking de Louvain-La-Neuve ; amélioration de la liaison Bruxelles – Luxembourg (travaux localisés).

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

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

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

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

48.6 La procédure de révision de la répartition de la dotation globale entre les trois sociétés anonymes de droit public s'intègre dans la procédure, décrite à l'article 10, relative à l'approbation du programme d'investissement annuel et à son amendement. Elle donne lieu à une régularisation éventuelle du paiement entre les trois sociétés. Les preuves de ces transferts sont communiquées à la DGTT.

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

48.7 Tous les montants dans le présent article sont exprimés en euros 2005 et sont indexés selon le principe repris en annexe 3 point II.

Art. 49

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

En vue de permettre un suivi d'une année à l'autre, Infrabel établit un rapport annuel spécifique en même temps que le reporting annuel de ses résultats comptables.

Ce rapport annuel compare les versements cumulés par l'État et les investissements réalisés cumulés depuis le 1^{er} janvier 2005.

Il comprend, outre le bilan, compte de résultats et annexe tels que prévus par le droit comptable commun:

- un tableau de trésorerie mentionnant distinctement l'impact du résultat, des investissements ainsi que de la variation des créances, des dettes et de la situation de trésorerie;
- 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 48 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 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 tiendra 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.

Art. 50

Dans l'élaboration de son programme d'investissement, Infrabel accorde une attention particulière aux projets visant à promouvoir le transport combiné. Le montant alloué pour le financement de ces projets est intégré, dès 2005, dans l'enveloppe globale visée à l'article 48.

Art. 51

Les moyens de financement du projet de liaison à grande vitesse tels qu'ils résultent du solde de préfinancement par la S.A. Financière TGV sont affectés intégralement et exclusivement à la construction des lignes à grande vitesse dans le cadre de la réalisation de la totalité du projet belge de TGV de frontière à frontière.

Art. 52

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'État 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'État devrait restituer aux Pays-Bas en vertu de l'article 8, § 5 de ce Traité.

Est considéré non imputable à Infrabel un retard qui serait dû à l'absence de mise à disposition à temps par le Holding des moyens nécessaires pour financer la différence entre le montant des investissements restant à exécuter au 1er janvier 2005 et la somme de l'excédent au 1er janvier 2005 de l'ex-Financière T.G.V., du solde de la contribution des Pays-Bas au 1er janvier 2005 et des montants prévus dans le plan d'investissements 2005-2007.

Art. 53

Les montants précis correspondant aux articles 51 et 52, mis à disposition d'Infrabel, sont fixés sur la base du rapport de réviseurs d'entreprises concernant les comptes 2004 de l'ancienne SNCB.

À dater du 1^{er} janvier 2005 et jusqu'à la date de l'apport effectif de versements desdits montants à Infrabel, ceux-ci sont majorés d'un intérêt à servir par la SNCB Holding au taux de l'« EURIBOR 1 mois flat ».

L'affectation de ces montants aux investissements visés est contrôlée selon les dispositions prévues à l'annexe 2 du présent contrat de gestion.

Chacun de ces financements fait l'objet d'une identification des montants et d'un commentaire ad hoc dans les postes du bilan d'Infrabel.

Art. 54 - Financement par le Fonds RER

L'État continue d'alimenter progressivement le Fonds RER dans le cadre de l'enveloppe déjà décidée de 1.612.000 milliers d'euros.

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

Art. 55 - Investissements RER^(*)

Les investissements visés, à charge d'Infrabel, sont les suivants :

- mise à quatre voies des L50A (tronçon Denderleeuw-Bruxelles-Midi), L124 (tronçon Nivelles-Bruxelles-Midi) et L161 (tronçon Ottignies-Bruxelles-Luxembourg)
- tunnel Schuman-Josaphat
- construction de la courbe de Nossegem
- aménagement des quais, couloirs sous voies et passerelles dans les gares situées, dans le périmètre RER, sur les trois lignes qui seront mises à quatre voies (L50A, L124 et L161) et sur la L36 (tronçon Louvain - Bruxelles-Nord)

Est mis à disposition d'Infrabel, à charge du financement prévu à l'article 54, un montant de :

- 75.400 milliers d'euros en 2005
- 190.300 milliers d'euros en 2006
- 221.300 milliers d'euros en 2007.

Ces montants, exprimés en euros 2005, peuvent être révisés dans le cadre de la procédure décrite à l'article 10, relative à l'approbation du programme d'investissement annuel et à son amendement. Infrabel élabore son programme 2008-2012, en concertation avec la SNCB et la SNCB Holding. Ce programme est présenté par la SNCB Holding au Ministre des Entreprises publiques pour le 31 mars 2007, avec l'accord de la SNCB et d'Infrabel.

Art. 56

Infrabel s'engage à respecter le niveau des dépenses d'investissement que lui assurent les moyens mis à sa disposition prévus aux articles 48 et 55.

b) Dotations d'exploitation

Art. 57^(*)

Infrabel reçoit, à charge du budget de l'État, une dotation d'exploitation annuelle de 457.684 milliers d'euros 2005 en 2005 et de 417.101 milliers d'euros 2005 à partir de 2006, visant à compenser les coûts engagés dans la réalisation de sa mission de service public définie à

^(*)A.R. 16.11.2006

l'article 3, 2° à 6°, ainsi que pour l'entretien et la gestion de l'infrastructure ferroviaire visée à l'article 3, 1°.

La dotation d'exploitation est indexée conformément à l'annexe 3 point I.

Cette dotation est néanmoins réduite à concurrence d'une part de 65,95 % des frais relatifs au personnel du Service technique d'appui ferroviaire, jusqu'à la cessation de ses activités en 2005, et d'autre part de 65,95 % de l'ensemble des coûts du Service de Sécurité et d'Interopérabilité des Chemins de fer pour un effectif maximum de 25 équivalents temps plein, tel que décrit en annexe 9. Les frais de fonctionnement du SSICF ne peuvent excéder 35.000 euros 2005 par équivalent temps plein. La DGTT, en concertation avec Infrabel, déterminera plus précisément les tâches du SSICF et ses besoins : la compensation sur la dotation d'Infrabel sera, de cette manière, mieux délimitée dans le cadre du prochain contrat de gestion.

Le montant prévu au premier paragraphe a été fixé sur base des recettes et des dépenses futures d'Infrabel telles que reprises dans le plan consolidé 2006- 2007 du Groupe SNCB transmis au Ministre des Entreprises Publiques le 9 février 2006. Celles ci comportent notamment les prestations exécutées en application de l'article 2 du présent contrat de gestion. Infrabel s'engage à continuer à gérer ces contrats conformément à l'article mentionné.

Art. 58

Complémentaire à la dotation visée à l'article 57, l'État s'engage à verser une dotation spécifique, à partir de 2007, en vue de couvrir le déficit d'exploitation lié à la mise en service du RER.

Le montant tient compte notamment, des recettes provenant d'un nombre plus élevé de voyageurs, des frais de personnel, d'énergie, d'entretien des installations et du matériel roulant.

Le montant de cette dotation sera présenté dans un avenant à ce contrat afin de couvrir les pertes d'exploitation tenant compte que l'investissement du matériel roulant est à charge de l'État.

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

2006 : 4.404 milliers euros
2007 : 13.592 milliers euros
2008 : 13.592 milliers euros
2009 : 36.445 milliers euros
2010 : 50.760 milliers euros.

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

La mise à disposition de ces montants est liée à la mise en œuvre de la desserte RER. Infrabel s'engage à contribuer à la mise en œuvre de l'offre RER telle que décrite en annexe 4.

^(*)A.R. 16.11.2006

La répartition de la dotation entre les trois sociétés est fixée par l'avenant pris avant le 31 octobre 2006.^(*)

Ces dotations sont indexées selon le principe repris en annexe 3, point 1.

Art. 59

Sans préjudice de l'art. 52 des statuts et de l'article 616 du Code des Sociétés, en cas de bénéfice, Infrabel affectera celui-ci en tenant compte des priorités suivantes:

- optimiser le niveau des redevances conformément aux dispositions de l'arrêté royal du 12 mars 2003 relatif aux conditions d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire;
- accélérer la réalisation du programme d'investissement;
- rationaliser ses processus d'exploitation.

- réduire sa dette ou constituer son fonds de roulement.

^(*)A.R. 16.11.2006

XII. VERSEMENT DES CONTRIBUTIONS ET COMPENSATIONS FINANCIÈRES DE L'ÉTAT

Art. 60 - Dotation d'investissement

Pour l'exercice 2005, les modalités de versement de la dotation aux investissements visée à l'article 48 s'inscrivent dans la continuité du mécanisme prévu par l'arrêté royal du 28 octobre 2004 fixant les règles provisoires valant comme premier contrat de gestion d'Infrabel, tel que modifié par l'arrêté royal du 30 décembre 2004. L'État verse cette dotation à la SNCB Holding qui en reverse une partie à Infrabel sous forme d'avances suivant l'échéancier des versements de l'État fixé comme suit:

- 3,75 douzièmes le 10e jour ouvrable de 2005;
- quatre tranches de 1 douzième le 25 de chaque mois de janvier à avril 2005;
- 4 douzièmes le 8 mai 2005;
- 0,25 douzième dont le versement, par l'État directement à Infrabel⁽¹⁾ est conditionné par l'article 64^(*).

La justification de la part de ce montant qui est impartie à Infrabel se fait selon les procédures reprises aux articles 9 à 13 du présent contrat de gestion.

À partir de l'année 2006, les versements par l'État de la dotation annuelle aux investissements sont effectués auprès d'Infrabel le 25 de chaque mois par provisions mensuelles égales au douzième du montant annuel. Toutefois, si l'avenant au présent contrat n'a pas été approuvé par les trois sociétés, l'État continue à verser la dotation d'investissement globale à la SNCB Holding qui en reverse une partie à Infrabel sous forme d'avances dont question à l'article 48.

En cours d'année, les provisions mensuelles restant à verser sont recalculées en fonction des modifications éventuelles apportées à la répartition telles que prévues à l'article 48.

Le versement de la tranche de décembre est limité à 75 %, le solde étant versé par l'État suivant les dispositions de l'article 64.^(*)

Art. 61 - Financement des investissements RER

Infrabel justifie l'utilisation des moyens financiers mis à sa disposition pour ses propres investissements RER par l'extrait du rapport d'évaluation annuel sur l'exécution de son programme d'investissement de l'année t correspondant aux rubriques du RER tel qu'il est établi le 30 avril de l'année t+1 en vertu de l'article 10.

Art. 62 - Dotation d'exploitation

⁽¹⁾ ou via la SNCB Holding si l'avenant au présent contrat n'est pas encore conclu à la date d'échéance du paiement

^(*)A.R. 16.11.2006

Pour l'exercice 2005, et pour 2006 tant que l'avenant au contrat de gestion n'a pas été approuvé par les trois sociétés, l'État verse la dotation d'exploitation visée par l'article 57 à la SNCB Holding qui en reverse une partie à Infrabel sous forme d'avances, pour 2005, selon les modalités déterminées à l'article 57 et, pour 2006, proportionnellement au business plan à remettre pour le 15 novembre 2005.

A défaut d'accord d'Infrabel sur le niveau définitif de la dotation d'exploitation pour le 1^{er} janvier 2006, les articles 18 et 19 sont suspendus jusqu'à l'obtention d'un tel accord.

En ce qui concerne les paiements à effectuer par l'Etat, l'échéancier des versements de l'Etat est fixé comme suit:

- les tranches de janvier à avril de chaque année sont versées au plus tard le 25 de chaque mois;
- les tranches relatives à mai, juin, juillet et août de chaque année font l'objet d'un seul paiement au plus tard le 8 mai de la même année;
- les tranches relatives à septembre, octobre, novembre et décembre, dont la dernière est limitée à 75 %, font l'objet d'un seul paiement avant le 10^{ème} jour ouvrable de janvier de l'année suivante;
- le solde de la tranche de décembre est versé par l'Etat, suivant les dispositions de l'article 64;

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 question en annexe 3 point 1. L'ajustement positif est libéré en une fois, dans les soixante jours de la parution au Moniteur belge du budget ajusté. L'ajustement négatif est intégré immédiatement dans le calcul des tranches mensuelles restant à verser. Ces avances donneront lieu à des régularisations lors de l'approbation par les trois sociétés de l'avenant au contrat de gestion à conclure avant le 31 décembre 2005.

A partir de l'année 2006, et sous réserve des dispositions négociées qui seront fixées dans l'avenant au présent contrat de gestion visé à l'alinéa premier, le versement de cette dotation sera opéré par l'État directement à Infrabel.

Art. 63 - Dotation d'exploitation RER

À partir de 2007, la dotation d'exploitation pour la mise en exploitation du RER telle que prévue à l'article 58 est ajoutée à celle prévue à l'article 57. Les modalités de versement sont celles prévues aux articles 62 et 65.

Art. 64

Le versement du solde de la douzième tranche de la dotation d'investissement prévue à l'article 48 est conditionné par la transmission par Infrabel des 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'État en rapport avec la dotation pour investissements de l'État;
- 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 dans le cadre du suivi des investissements conformément aux procédures arrêtées dans le présent contrat.

En cas de respect de ces dispositions, le paiement du solde intervient dans les soixante jours de l'approbation des comptes annuels.

En cas de manquement à une des conditions, le délai est reporté à soixante jours après règlement de l'élément litigieux.

Art. 65

Le solde de la douzième tranche de la dotation d'exploitation de l'année t prévue à l'article 57 est versé dans les soixante jours à dater de l'approbation des comptes de l'année t par l'Assemblée générale des Actionnaires d'Infrabel.

Art. 66

Les modalités de paiement prévues aux articles 60 à 65 sont respectées sans préjudice des dispositions légales et réglementaires relatives au budget de l'État et à la procédure générale de libération des crédits budgétaires.

Art. 67

Infrabel tient compte des modalités de versement des compensations financières et contributions de l'État pour l'élaboration de son budget lequel doit être adopté par le Conseil d'Administration avant le 31 décembre de l'année précédente.

XIII. PLAN D'ENTREPRISE

Art. 68

1. Le plan 2003 – 2005 est la traduction de la stratégie que les trois entreprises publiques ont souhaité mettre en œuvre durant les années 2003, 2004 et 2005 afin de relever les défis qui se présentent en terme de mobilité et afin d'en accroître globalement la performance.
2. Ce plan sera évalué paritairement. L'évaluation paritaire commencera en septembre 2005 de manière à ne pas mettre en péril l'échéance du 15 décembre 2005 dont question ci-dessous.
3. Sur base de cette évaluation, l'État et la Direction prendront toutes les mesures utiles en vue d'atteindre une stabilisation de la dette globale des 3 sociétés au niveau d'un mois de l'année 2008 à définir dans le cadre de l'établissement du plan 2006-2007. L'opportunité de neutraliser un phénomène de nature exogène sera évaluée à ce moment en commun par les 2 parties.
4. Ces mesures porteront notamment sur :
 - Outre la charge de la dette reprise, le respect par l'État des engagements financiers pris dans le présent contrat de gestion en matière d'investissements, permettant notamment de réaliser à court et moyen terme le maintien de capacité, des extensions d'infrastructure et des acquisitions de matériel permettant d'accueillir la croissance de voyageurs précitée ; les apports financiers de l'État au niveau d'exploitation du groupe SNCB augmentent de façon significative à partir de 2006, comme détaillé en annexe 5 ;
 - l'optimisation de l'organisation du travail et des moyens de production ainsi que leur modernisation (ex : CLI, nouvelles cabines de signalisation, modernisation des ateliers d'entretien) ;
 - l'optimisation des procédures de commandes au sein du groupe et des procédures de contrôle des coûts ;
 - l'évaluation et si nécessaire la poursuite de l'effort de productivité, particulièrement dans les activités soumises à la concurrence, comme arrêté dans le plan 2003-2005 ;
 - l'amélioration de la sécurité de toutes les catégories de personnel entrant en contact avec le public et en particulier des accompagnateurs de train ; un ensemble de mesures seront prises par l'État et la Direction dans cette perspective.

Afin d'atteindre l'objectif défini ci-dessus, Infrabel s'engage à réaliser notamment des mesures opérationnelles et organisationnelles de manière à en faire une entreprise viable au plan économique, capable de jouer un rôle essentiel dans la mobilité de demain et ce, dans un nouveau contexte européen.

Ces mesures sont celles basées sur le plan 2003 –2005 et celles qui seront, si nécessaire sur base de l'évaluation précitée, basées sur le plan 2006 – 2007 qu'elle s'engage à préparer pour le 15.11.2005.

Conformément à l'article 200 de la loi du 21 mars 1991, ce plan sera évalué chaque année.

Ce nouveau plan, qui doit être transmis à la SNCB Holding après Audit du Collège des Commissaires pour le 15 novembre 2005 sur base des résultats de l'exercice précédent et des résultats disponibles de l'année en cours, fixe les objectifs et la stratégie de l'entreprise élaborés sur base des objectifs de mobilité fixés par le Gouvernement.

Il contient obligatoirement, dans les limites de son objet social:

- la structure et les caractéristiques de l'offre de transport sur le réseau ferroviaire et les points d'accueil;
- les investissements dans du matériel roulant et dans les zones d'accueil des voyageurs dans les gares, ainsi que les moyens de financement de ces investissements;
- les prévisions en matière de besoins en personnel;
- l'évolution des comptes de résultats traduits dans un plan financier;
- la description des conditions générales d'exploitation relatives aux secteurs d'activité qui ne relèvent pas de missions de service public.

La SNCB-Holding se charge d'établir pour le 15 décembre 2005, en accord avec la SNCB et Infrabel, le plan d'entreprise consolidé 2006-2007 des trois SA de droit public, de le soumettre au Comité de Pilotage pour discussion et de le transmettre au Ministre des Entreprises Publiques.

Sur cette nouvelle base, un avenant au présent contrat de gestion sera conclu avant le 31 décembre 2005.

A partir de 2006, Infrabel établit un rapport financier trimestriel, démontrant les évolutions dans le sens de l'objectif financier précité. Elle transmet ce rapport à la SNCB Holding qui soumet à l'État le rapport financier trimestriel consolidé des 3 entités.

Infrabel souscrit à l'objectif commun de stabiliser, au 30 juin 2009 et pour les exercices ultérieurs, par rapport au 30 juin 2008, la dette financière nette consolidée du Groupe SNCB selon les normes comptables belges en vigueur en 2008, hors impact du financement TGV (solde de la créance d'Infrabel relative à l'intervention des Pays-Bas et au solde la Financière TGV + emprunt TGV 282,5 millions), hors impact des préfinancements alternatifs tels que décidés par le Comité de Concertation du 11 octobre 2005 et du 7 décembre 2005, ainsi que hors impact de toute dette éventuelle qui devrait être actée au bilan d'Infrabel ou de la SNCB Holding suite à l'application des normes IFRS pour ce qui concerne les opérations de partenariat public privé pour les projets Diabolo et Liefkenshoekspoorverbinding. Cet objectif s'inscrit dans le respect du plan d'entreprise consolidé 2006-2007 du Groupe SNCB, approuvé par le Conseil d'Administration d'Infrabel du 6 février 2006, et du plan d'entreprise « BRIO » d'Infrabel^(*)

[...]^(*)

^(*)A.R. 16.11.2006

XIV. RELATIONS AVEC LE FONDS DE L'INFRASTRUCTURE FERROVIAIRE

Art. 69

Infrabel communique, pour information, à l'État, représenté par le Directeur général de la DGTT, une copie des dispositions contractuelles qu'elle conclut avec le F.I.F.

A l'égard des actifs transférés au Fond de l'Infrastructure Ferroviaire dont la gestion et la valorisation sont confiées à la S.A. Sopima, Infrabel contribue, en concertation avec la SNCB Holding, aux activités de :

- surveillance,
- entretien ordinaire,
- prise des mesures urgentes et/ou de sécurité nécessaires à l'égard notamment des circulations piétonne, routière et ferroviaire.

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

Elles ne doivent pas être assurées ou ne doivent être que partiellement assurées vis-à-vis des actifs ou des 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.

Infrabel exécute les obligations à sa charge décrites dans les annexes à l'arrêté royal comportant la liste des actifs transférés par la SNCB Holding au Fonds de l'Infrastructure Ferroviaire, relatives aux actifs dont la gestion et la valorisation sont confiées à la S.A. Sopima.

Les frais résultants de ces prestations sont facturés par Infrabel à la S.A. Sopima à prix coûtant.

XV. DISPOSITIONS DIVERSES

Art. 70

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.

Dans le cadre du rôle d'appui qu'elle a à tenir vis-à-vis des commissaires du gouvernement, le président du Comité de Direction du SPF Mobilité et Transport reçoit en même temps que ces derniers les documents du Conseil d'Administration.

Art. 71

Infrabel donne libre accès à son domaine aux fonctionnaires et agents de la DGTT 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 mises au point par Infrabel.

L'accès aux installations, équipements et matériels tombant sous le champ d'application des conventions trilatérales Transmanche ainsi que l'accès aux lignes à grande vitesse sont toutefois réglés par un protocole particulier à conclure entre Infrabel et la DGTT pour le 31/12/2005.

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

Art. 72

Dans le cadre des relations avec le Comité consultatif des usagers, Infrabel s'engage:

- à répondre dans des délais raisonnables aux avis émis par le Comité pour les matières relevant de ses compétences. La réponse doit être la plus complète possible et motivée surtout lorsque les mesures proposées par le Comité ne sont pas retenues;
- à communiquer les informations requises avant que des décisions définitives ne soient prises.

Art. 73

Le SNCB-Holding centralise les relations du groupe avec les médiateurs. 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 rapportage et de concertations entre les organes de gestions de la SNCB Holding et d'Infrabel et le service de médiation.

^(*)A.R. 16.11.2006

La SNCB Holding coordonne aussi les discussions entre ledit service et le Ministre de la Mobilité.

Art. 74

En matière d'environnement et de développement durable, Infrabel prend, en conformité avec les législations et réglementations régionales, les mesures les plus adéquates.

À l'égard des riverains et des citoyens, Infrabel a pour objectif complémentaire à ses obligations légales, de contribuer à un système de transport plus durable et la protection de l'environnement en particulier.

Infrabel s'inscrit et participe aux politiques des autorités publiques fédérales, régionales et locales relatives à l'environnement et au développement durable.

Plus particulièrement, Infrabel s'attache à réaliser les objectifs suivants :

- **Au sujet de l'information des riverains**

Lors de la réalisation de travaux, Infrabel s'engage à informer au préalable les riverains en clarifiant les conséquences prévisibles.

- **Au sujet de la gestion des abords des infrastructures ferroviaires**

Infrabel s'engage à conclure une convention confiant l'entretien des abords d'infrastructures ferroviaires à une association de protection de l'environnement dans le cadre d'une opération pilote. Cette opération pilote pourra déboucher sur l'extension de cette pratique à d'autres associations dès lors qu'une offre satisfaisante lui est proposée.

Dans le respect des législations régissant la gestion des espaces verts d'une part et la sécurité de circulation des trains d'autre part et en veillant que la ponctualité de la circulation ferrée soit en tout temps garantie, Infrabel s'engage à mener une gestion écologique des abords des infrastructures ferroviaires.

Infrabel utilisera également des méthodes respectueuses de l'environnement pour le désherbage des voies.

- **Au sujet de la gestion des terrains historiquement pollués**

Dans le respect des législations régionales en la matière, dans le respect des accords passés avec les autorités compétentes et compte tenu des moyens disponibles Infrabel procède à la dépollution des terrains concernés.

- **Au sujet de la gestion du bruit dû à la circulation ferroviaire**

Dans le cadre de la législation fédérale et régionale résultant de la transposition de la directive 2002/49/CE relative à la gestion du bruit dans l'environnement et dans le respect des spécifications techniques d'interopérabilité en matière de bruit, Infrabel tiendra à disposition les informations relatives à la circulation des trains et à la composition de l'infrastructure ferroviaire.

Lors de l'extension de l'infrastructure ferroviaire, Infrabel prendra soin de choisir les concepts et matériaux permettant une réduction du bruit à la source conforme aux prescriptions des autorités compétentes en la matière.

Lors du renouvellement de l'infrastructure ferroviaire, Infrabel prendra soin de choisir les concepts et matériaux permettant une réduction maximale du bruit à la source, compatible avec les contraintes budgétaires, et en respectant le principe de BATNEEC.

- **Au sujet de la consommation énergétique**

Dans le cadre de ses compétences et à la demande des entreprises ferroviaires clientes et des constructeurs de matériel ferroviaire, Infrabel collaborera aux recherches et études visant à déterminer les modalités de circulation ferroviaire énergétiquement les plus efficaces.

Infrabel s'engage à organiser dans le courant de l'année 2006^(*) une consultation du marché lors de laquelle il sera demandé aux nouveaux acteurs sur le marché de la production d'électricité de créer de la capacité via une centrale thermique de co-génération.

Le constructeur d'une nouvelle centrale aura le droit de fournir de l'électricité pendant une période prolongée à Infrabel et à d'autres clients qu'il recherchera lui-même.

Infrabel fera tous les efforts possibles pour économiser l'énergie et se concertera avec la S.A. Fedesco pour pouvoir initier des actions communes en la matière.

- **Au sujet du développement durable**

Infrabel participe activement à la commission d'accompagnement Environnement mise en place au niveau de la SNCB Holding et décrite dans son contrat de gestion.

Art. 75 - Intermodalité

Dans toutes les politiques de transport efficaces, l'intermodalité complète les services d'intérêt général au service des citoyens. En particulier, dans le domaine du transport de passagers, les améliorations considérables peuvent 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 transports, Infrabel développe les infrastructures ferroviaires qui lui ont été attribuées, pour assurer les meilleures conditions d'utilisation du mode ferroviaire en complémentarité avec les autres modes.

Infrabel s'inscrit dans la réalisation d'une politique de mobilité durable, en concertation avec la SNCB Holding, les entreprises ferroviaires, et, en ce qui concerne le transport national de passagers, la SNCB en particulier, et les autres partenaires concernés.

En ce qui concerne les voyageurs, il s'agit, en particulier, de :

- développer un accès aisé aux quais, ainsi qu'une marche sûre sur les quais;

^(*)A.R. 16.11.2006

- offrir les moyens adéquats pour l'utilisation optimale de ses infrastructures (information sur la circulation des trains et équipement de communication de celles-ci).

En ce qui concerne les marchandises et les voyageurs, il s'agit, en particulier, de :

- spécialiser et équiper progressivement le réseau ferroviaire pour garantir la fluidité optimale du transport (voies réservées, voies de garage de longueur adéquate, ...).

En ce qui concerne les marchandises, il s'agit, en particulier, de :

- moderniser et/ou renouveler les lignes ferroviaires aux gabarits aptes à transporter tous les types d'unités intermodales (UTI) en application des accords AGC-AGTC conclus au sein de la Commission économique des Nations Unies;
- choisir et développer, de manière propre ou en partenariat (public ou privé), des espaces de traitement des marchandises favorables au transfert vers le rail tout en utilisant la route pour les parcours le plus réduits.
- mettre au point une politique de raccordement justifiée sur le plan socio-économique, favorisant l'établissement d'entreprises aux abords des installations ferroviaires existantes ou à prévoir, en préservant les intérêts financiers.

Infrabel transmet à la DGTT, chaque année avant le 30 avril, une information détaillée relative à son action en matière d'intermodalité au cours de l'exercice précédent.

Art. 76 - Rapport annuel relatif à l'exécution des missions de service public

Le rapport annuel rédigé par Infrabel concernant la manière dont Infrabel a accompli ses missions de service public conformément à l'article 213, § 5 de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques, 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;
 - 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;
 - du respect des objectifs du plan d'entreprise;
 - de la description de l'exécution des fonctions essentielles.
2. pour les postes des comptes annuels qui enregistrent les opérations avec l'État ou d'autres autorités, une répartition des montants entre ceux provenant d'opérations avec l'État et ceux provenant d'autres opérations.

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).

Art. 76 bis

Au cas où l'État serait tenu de rembourser en partie ou en totalité 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.^(*)

^(*)A.R. 16.11.2006

XVI. SUIVI ET EXÉCUTION DU CONTRAT DE GESTION

Art. 77

Infrabel présente à l'État, représenté par la DGTT l'ensemble des statistiques dont la liste figure à l'annexe 6, permettant d'assurer un suivi de l'évolution des prestations d'Infrabel dans le cadre de l'exécution du présent contrat de gestion.

L'annexe 7 présente la liste des informations, rapports et documents que doit fournir Infrabel, en application des dispositions du présent contrat de gestion.

Art. 78

Au moins une fois par an, un groupe de travail, composé d'un représentant des Ministres concernés, de représentants de la DGTT et de représentants d'Infrabel se réunit afin d'évaluer le suivi du contrat de gestion. La première réunion est fixée à fin octobre 2005.

XVII. CLAUSES DE SAUVEGARDE

Art. 79

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 qu'elle proposera à l'État représenté par la DGTT, sans préjudice du mécanisme de variabilité qui sera défini dans l'avenant prévu à l'article 57.

Art. 80

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'État 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 entraînent 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 plan annuel d'investissement le 15 novembre de l'année t-1 que si la modification lui est notifiée le 15 septembre de l'année t-1 au plus tard. En cas de notification ultérieure, Infrabel dispose d'un délai de deux mois pour présenter son plan annuel adapté.