

**Contrat de gestion 2005
NEW SNCB**

&

Avis émis par le CCU le 20-09-05

ALBERT II, Roi des Belges,

A tous, présents et à venir, Salut.

Vu la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques, notamment les articles 3 à 6;

Vu l'arrêté royal du 18 octobre 2004 portant certaines mesures de réorganisation de la Société nationale des Chemins de Fer belges;

Vu l'avis de l'Inspection des Finances, donné le 26 mai 2005;

Vu l'accord de Notre Ministre du Budget, donné à l'occasion de la délibération du Conseil des Ministres;

Vu l'avis de la Commission paritaire nationale, donné le 26 mai 2005;

Vu l'avis du Comité consultatif, donné le 26 mai 2005;

Sur la proposition de Notre Ministre des Entreprises publiques et de Nos Ministres qui en ont délibéré en Conseil,

Nous avons arrêté et arrêtons :

Article 1er. Le contrat de gestion conclu entre l'Etat et la société anonyme de droit public Société nationale des Chemins de Fer belges, qui est annexé au présent arrêté, est approuvé.

Art. 2. Le présent arrêté entre en vigueur le jour de sa publication au Moniteur belge.

Art. 3. Notre Ministre du Budget et des Entreprises publiques est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Bruxelles, le 5 juillet 2005.

ALBERT

Par le Roi :

Le Ministre du Budget et des Entreprises publiques,

J. VANDE LANOTTE

Annexe

Contrat de gestion entre l'Etat et la société anonyme de droit public S.N.C.B.

Le présent contrat de gestion est conclu dans le cadre 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 1er janvier 2005 et vient à échéance le 31 décembre 2007.

Il précise les règles et conditions selon lesquelles la société anonyme de droit public S.N.C.B. exerce les missions de service public qui lui sont confiées par l'article 218 de la loi précitée.

Il fixe le montant des contributions financières et des compensations apportées par l'Etat pour l'exécution de ces missions 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 2006-2012.

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 Service public fédéral Mobilité et Transports.

I. Dispositions générales

Article 1er. Les trois sociétés anonymes de droit public que sont la S.N.C.B. Holding, Infrabel et la S.N.C.B. 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.

La S.N.C.B. développe dans cette perspective ses activités clés, qui constituent l'objet même d'existence de la société et qui sont principalement :

1° le transport de voyageurs par chemin de fer;

2° le transport de marchandises en général et les services de logistique y relatifs;

3° l'acquisition, la construction, l'entretien, la gestion et le financement du matériel roulant ferroviaire.

Elle s'engage à tout mettre en oeuvre pour transporter le plus de passagers possible sur le territoire belge, offrant ainsi une alternative à part entière à d'autres modes de transport et pour maintenir un service de qualité à l'égard des passagers sur l'ensemble du territoire. Tout en garantissant la continuité des services, elle focalisera sa politique sur le transport rapide, ponctuel, qualitatif et des plus grandes masses sur des distances plus longues, et ce à un tarif le plus avantageux possible.

Le Comité prend note des considérations sur le transport ferroviaire « offrant une alternative aux modes de transport moins respectueux de l'environnement » et devant « garantir un service de qualité optimale ». Il

demande que le gouvernement et le groupe SNCB, dont fait partie Infrabel, s'inscrivent dans une application conséquente de cette intention dans tous les aspects de la politique ferroviaire.

Eu égard à ABX, nous doutons toutefois que "le transport de marchandises en général" fasse partie des tâches fondamentales de la SNCB. Ici, ne faut-il pas apporter une correction et parler de "transport de marchandises par voie ferrée"?

En outre, nous remarquons et soulignons l'intention de "maintenir un service de qualité à l'égard des passagers sur tout le territoire" – voir plus loin.

Le Comité approuve le fait que transport ferroviaire soit le moyen de transport le plus approprié au transport de masse sur grandes distances, mais il souligne que, comme partout en Europe, le rail est tout aussi adapté et utilisable pour de nombreux autres segments du marché, surtout en trafic suburbain et sur les liaisons régionales.

Art. 2. Les organes de gestion et de direction de la S.N.C.B. 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 assurer la régularité, la fiabilité et la qualité de leur offre de transport.

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

Le Comité souligne que la "gestion des activités au moindre coût" ne peut pas impliquer la suppression systématique des services moins/peu rentables, mais plutôt la recherche d'une utilisation efficiente et rationnelle du matériel, du personnel et de l'infrastructure d'accueil, ainsi que l'utilisation de formes d'exploitation ferroviaires alternatives et économiquement justifiées.

Art. 3. Dans le cadre de sa politique de soutien aux filiales, et en particulier pour leur permettre d'exécuter ses missions de service public, la S.N.C.B. Holding souscrita à des augmentations de capital de la S.N.C.B. pour un montant maximal de 540 millions d'euros dont la première tranche de 230 millions d'euros sera libérée, au cours de l'exercice 2005, en numéraire, sans émission de nouvelles actions et selon le calendrier suivant :

- 60 millions d'euros au plus tard le 15 juin 2005;
- 60 millions d'euros le 1er juillet 2005;
- 110 millions d'euros le 30 septembre 2005.

Les modalités de souscription des autres tranches d'augmentation de capital sont fixées dans la convention entre la S.N.C.B. Holding et la S.N.C.B..

Cette convention prévoit que les montants à souscrire et libérer (maximum 310 millions d'euros) sont subordonnés aux besoins réels de trésorerie de la S.N.C.B. (cash flow/cash drain).

Ces besoins de financement seront au préalable motivés de façon exhaustive et détaillée par la S.N.C.B. et devront être justifiés par des tableaux d'évolution des cash-flows, certifiés par les commissaires-réviseurs des deux sociétés.

Sur base de cette évaluation et à la condition que la S.N.C.B. maintienne son offre de service commercial et qu'elle exécute son budget d'investissement en ce compris la part sur fonds propres, le calendrier sera le suivant :

- 185 millions d'euros le 30 avril 2006;
- 95 millions d'euros le 30 avril 2007;
- 30 millions d'euros le 30 avril 2008.

La S.N.C.B. Holding s'engage à ce qu'au terme de la période 2005-2008, un montant de minimum 500 millions d'euros soient apportés à la S.N.C.B. dans le strict respect des conditions énumérées.

La S.N.C.B. Holding assure la viabilité de la S.N.C.B. sans mettre en péril son propre équilibre financier.

Art. 4. Les tâches décrites dans le présent contrat de gestion, à assumer par la S.N.C.B., sont définies en exécution des missions de service public qui lui sont imparties par la loi et qui sont les suivantes :

- 1° le transport intérieur de voyageurs assuré par les trains du service ordinaire ainsi que les dessertes intérieures par trains à grande vitesse;
- 2° l'acquisition, la construction, l'entretien, la gestion des investissements en matériel roulant affecté au transport intérieur de voyageurs;
- 3° le transport transfrontalier de voyageurs, c'est-à-dire le transport assuré par les trains du service ordinaire pour la partie du trajet national non couverte au titre du 1° et jusqu'aux gares situées sur les réseaux voisins définies à l'article 31;
- 4° les prestations que la S.N.C.B. est tenue de fournir pour les besoins de la Nation.

Ici, la SNCB doit tout mettre en oeuvre pour rendre les déplacements transfrontaliers abordables, même pour les voyageurs qui ne résident pas dans les zones frontalières.

Art. 5. Il appartient à la S.N.C.B. d'apprécier sa participation à l'exécution de prestations qui ne relèvent pas des missions de service public imparties par la loi.

La S.N.C.B. veille à ce que les activités qui ne relèvent pas des missions de service public ne portent pas préjudice à la bonne exécution des prestations de missions de service public telles que définies dans le présent contrat de gestion.

Pour les activités qui ne relèvent pas des missions de service public, la S.N.C.B. détermine l'organisation et le volume des moyens de production, de manière à maintenir voire à accroître sa compétitivité sur le marché.

La SNCB doit tenter d'aboutir à un règlement équilibré dans lequel tant le trafic voyageurs que le trafic marchandises peuvent se développer de manière optimale: pas, par ex. en limitant ou en liquidant les services voyageurs sur des axes marchandises importants, mais en recherchant en concertation avec Infrabel des interventions tenables susceptibles d'optimiser la capacité de l'infrastructure (comme l'adaptation de la signalisation, la circulation à contre-voie, l'ajout de voies de raccordement ou de garage, etc.).

Art. 6. La S.N.C.B. participe avec la S.N.C.B. Holding et Infrabel aux processus de concertation prévus et nécessaires afin d'assurer la cohérence et la complémentarité de l'exécution de leurs missions de service public respectives.

Sans préjudice de l'autonomie de gestion confiée à la S.N.C.B. par la loi du 21 mars 1991 précitée, la S.N.C.B. et la S.N.C.B. 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 S.N.C.B. confiée par l'Etat au Holding.

Afin d'assurer l'unicité financière du groupe S.N.C.B., la S.N.C.B. participe à la concertation régulière mise sur pied par la S.N.C.B. Holding concernant l'élaboration et l'exécution des plans d'entreprise et des plans et budgets d'investissements.

Toutes les relations avec les autorités publiques font toujours l'objet d'une concertation préalable au niveau des organes de concertation que le Holding a institués. A 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).

Une collaboration entre les différentes entités du groupe SNCB est certes importante, mais le Comité insiste sur une coordination plus poussée et plus efficace car l'exécution concrète de certains services et tâches est pour l'instant incroyablement dispersée entre les différentes instances responsables.

Art. 7. Afin d'assurer un emploi optimal des ressources mises à disposition des trois sociétés publiques, la S.N.C.B. fait systématiquement appel aux prestations et services des deux autres sociétés anonymes de droit public du groupe S.N.C.B.. La S.N.C.B. 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 S.N.C.B. 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 de la S.N.C.B. participe également au maximum à la réalisation des travaux d'investissements.

II. Mission de service public relative au transport intérieur de voyageurs assuré par les trains du service ordinaire, ainsi que les dessertes intérieures par trains à grande vitesse

Art. 8. Le réseau des lignes ferroviaires affectées au transport intérieur de voyageurs figure en annexe 1re.

Sur la carte du réseau, le réseau ferroviaire est apparemment complété par d'éventuelles nouvelles liaisons, surtout en trafic transfrontalier régional. Ici, il manque cependant les relations Hasselt-Maastricht et Dinant-Givet, pour lesquelles une étude positive a été effectuée très récemment, même pour le trafic voyageurs, dans la région Champagne-Ardenne - qui est partie demandeuse. Quelle est toutefois la valeur de cette carte si l'on constate que Neerpelt-Weert et Virton-Athus-Arlon étaient déjà reprises sur la carte du réseau de 1997?

a) Statut des gares.

Art. 9. Le réseau des lignes ferroviaires affectées au transport intérieur de voyageurs comporte 3 statuts d'arrêts :

- arrêt principal;
- arrêt secondaire (avec desserte toute la journée ou avec desserte en pointe seulement);

- arrêt spécial.

L'annexe 2 détaille :

- la liste des arrêts différenciés en fonction de leur statut;
- les périodes de desserte (tous les jours, uniquement les jours ouvrables, ou uniquement en période de pointe);
- les caractéristiques spécifiques de certaines dessertes (desserte des arrêts spéciaux, dessertes bihoraires).

La classification des haltes diffère à peine de celle des précédents Contrats de Gestion, surtout lorsque l'on se penche sur les haltes "à statut spécial", qui ne sont rien de plus d'une poignée de cas exceptionnels en matière de desserte.

Un point positif est que la liste des "haltes principales" (anciennement gares "intervilles") a été adaptée et étendue.

Un point négatif est que les gares non reprises dans cette liste sont toujours considérées de manière peu nuancée comme des "haltes secondaires" alors que le Comité avait proposé une classification plus précise avec entre autres des haltes d'intérêt régional, en se basant sur des critères scientifiquement reconnus.

Comme rien n'est dit à propos des critères de base appliqués pour cette classification, nous présumons qu'ici, on a uniquement tenu compte des chiffres (uniques) à l'embarquement. Comment expliquer autrement que le village de Luttre (3000 habitants) ait une "halte principale" alors que la ville régionale de Genk (63000 habitants et important point de convergence de nombreuses lignes de bus) doit se contenter d'une halte "secondaire".

Une classification des gares qui oublie à ce point la réalité socio-économique et démographique est en grande partie SANS VALEUR.

Art. 10. La S.N.C.B. garantit au minimum par jour de semaine ouvrable :

- une offre minimale de 200.000 trains-kilomètres;
- sur tous les tronçons du réseau repris à l'annexe 3 reliant des arrêts principaux, la mise en oeuvre de 16 relations cadencées par sens de trafic, avec un premier train 7 heures au plus tard et un dernier train à 21 heures au plus tôt, par sens de trafic;
- la desserte des arrêts secondaires desservis toute la journée par 14 relations cadencées horaires ou 8 relations cadencées bihoraires, par sens de trafic, avec un premier train à 7 heures au plus tard et un dernier train à 20 heures au plus tôt, pour le sens de trafic principal;
- la desserte des arrêts secondaires desservis seulement en heures de pointe par 2 trains entre 6 heures et 8 heures et 2 trains entre 16 heures et 18 heures;
- la mise en oeuvre d'au moins un train par heure par sens de trafic entre chaque chef lieu de province et le chef lieu de province voisin le plus proche par voie ferrée dans la période de validité du contrat de gestion;
- la desserte des arrêts spéciaux conformément à celle prévue dans l'annexe 2.

L'offre durant les week-ends et jours fériés est réduite par rapport à l'offre de base de la semaine pour tenir compte de la fréquentation plus faible des trains. La S.N.C.B. garantit au minimum par jour de week-ends ou férié :

- une offre minimale de 100.000 trains-kilomètres;
- sur tous les tronçons du réseau repris à l'annexe 3, reliant des arrêts principaux, la mise en oeuvre de 14 relations cadencées avec un premier train à 8 heures au plus tard et un dernier train à 20 heures au plus tôt, par sens de trafic;
- la desserte des arrêts secondaires desservis les week-ends et jours fériés par 11 relations cadencées horaires ou 6 relations cadencées bihoraires par sens de trafic, avec un premier train à 9 heures au plus tard et un dernier train à 19 heures au plus tôt, pour le sens de trafic principal;
- la desserte des arrêts spéciaux conformément à celle prévue dans l'annexe 2.

200.000 trains-kilomètres les jours ouvrables

- *sur quels critères objectifs se base ce nombre étonnamment arrondi?*
- *c'est 5% de plus que dans le précédent Contrat de gestion, mais c'est encore bien en deçà de l'offre actuelle, qui est considérée comme un minimum depuis un certain temps déjà: ainsi, la SNCB conserve donc la possibilité de réduire son offre à sa guise;*
- *contrairement au 2ème Contrat de gestion, la carte du réseau des "relations principales" (annexe 3) tient déjà mieux compte de la réalité, surtout autour de Gand, mais il reste de sérieux hiatus (Genk, Ronse, entre autres) et des particularités (Vilvorde-St. Job oui, mais pas St. Job-Halle);*
- *16 relations cadencées par jour/direction sur les relations principales: ce nombre est rigoureusement conforme à celui cité dans le 2ème Contrat de gestion, mais est complètement à côté de la réalité, surtout sur les lignes principales (Anvers, Louvain, Gand, Namur, etc.).*
- *nouveauté: les minima fixés en matière d'amplitude de service, à savoir de 7h à 21h pour les "relations principales", ce qui est nettement insuffisant - même si cela est extrêmement indicatif (le Contrat de gestion n'est en fin de compte pas un plan de transport).*
- *le minimum de 14 trains cadencés par jour et par direction (ou 8 toutes les 2 heures) pour les relations "secondaires" constitue une amélioration remarquable par rapport au chiffre minable de 4 trains par*

jour du précédent Contrat de gestion - même si ici aussi, ces minima, y compris l'amplitude (7-20 heures) restent nettement en deçà des besoins réels.

- pour les gares uniquement desservies aux heures de pointe, on reste à 4 trains par jour (et par direction? Cela n'est pas spécifié dans le texte!). : une offre médiocre qui marginalise même les gares dotées d'un potentiel considérable et qui offre à la SNCB un alibi pour les fermer vu le faible nombre de voyageurs (cf. ce qui s'est produit avec e.a. Néchin et Basècles-Carières en 1993) - qu'advient-il d'Aarsele, dont la desserte se situe EN DEÇA du minimum fixé?
- relations entre les chefs-lieux de province: cela répond-il bien à une réalité socio-économique? Absents de marque: Hasselt-Liège et Gand-Mons, qui sont pourtant deux chefs-lieux de province "voisins".
- N'aurait-il pas été plus logique de mettre l'accent sur des relations entre des agglomérations urbaines et des villes régionales, par ex. Anvers-Alost et Hasselt-Liège, ou encore entre des villes régionales (surtout Hasselt-Genk) – mais cela aurait sonné le glas du réaménagement/de la réouverture de certains tronçons de ligne, donc ...

100.000 trains-km pendant les week-ends

- Sur quels critères objectifs se base également ce nombre étonnamment arrondi?
- Pas d'obligation relative à une meilleure fréquence autour des villes le samedi malgré une demande spécifique fondamentalement différente de celle du dimanche - il s'agit d'un point faible pour l'Etat !!
- L'amplitude 8h-20h ne tient pas compte de la demande spécifique le samedi soir (sorties en soirée) autour des centres urbains.
- La desserte minimum (14 par jour/direction entre les arrêts principaux, 11 ou 6 pour les arrêts secondaires) est un plus par rapport au 2^{ème} Contrat de gestion, qui ne prévoyait pas la moindre fréquence minimum le week-end, mais reste encore nettement en deçà de la desserte actuelle.

Plus en general:

- Les chiffres ronds laissent suspecter des critères arbitraires qui ne se basent pas sur des motifs socio-économiques ou sociaux - il s'agit d'un problème bien connu.
- Incertitude concernant les amplitudes: s'agit-il des heures de départ ou des heures d'arrivée des trains? L'offre minimum est-elle respectée si le premier train part à 7.00 et si le dernier arrive à 21h00 dans sa gare de destination? Ou le dernier train ne peut-il pas partir avant 21h00?
- Les amplitudes de desserte sont elles aussi fixées arbitrairement et peuvent entraîner un rétrécissement de l'offre sans tenir compte de la réalité.
- D'autre part: il s'agit de minima de desserte, par de critères d'offre réels - l'expérience a montré que dans la plupart des cas, la SNCB dépassait largement de tels critères, ce qui correspond davantage à la demande réelle (même si ce n'est pas partout).
- La question est de savoir dans quelle mesure la SNCB dispose encore d'une marge (financière) pour étendre ou assouplir ces minima arbitraires - par ex. en proposant 11 trains le samedi de 7h à disons 22 heures, soit un train toutes les deux heures en service de base, avec des trains supplémentaires à certaines "périodes de pointe".

Art. 11. Dans le cadre des moyens disponibles, la S.N.C.B. veille à présenter une offre complémentaire pour les grandes manifestations publiques et étudie la mise en oeuvre d'offres ponctuelles en soirée.

En cas d'événements de grande envergure, l'Etat et la S.N.C.B. se concertent sur l'opportunité et les conditions d'une desserte spécifique.

Le cas échéant, une compensation financière complémentaire peut être fixée, basée sur le coût net.

Services spécifiques en soirée": trop vague et trop informel!

Autour de quels centres? Quels jours? Jusqu'à quelle heure? Exemple: un train qui part le samedi à 21h00 est-il aussi un "train spécifique en soirée"? Ici aussi, l'Etat reste défaillant, et il existe un risque d'interprétations bornées, voire de faux services "pour malgré tout satisfaire aux exigences du Contrat de gestion".

"Compensations financières pour la desserte d'événements de grande envergure": d'accord si cela ne se fait pas au détriment d'autres postes de dépenses essentiels pour le service normal.

Art. 12. La S.N.C.B. doit veiller à mettre en oeuvre un plan de transport adéquat répondant aux besoins de mobilité. Ce plan de transport a pour objectifs :

- le respect de l'offre minimale définie dans le présent contrat;
- l'augmentation de trafic définie à l'article 1er;
- le développement d'une offre attractive pour organiser les déplacements entre le domicile et le lieu de travail ou l'école, principalement vers les grandes villes du pays, et les déplacements de masse à destination des régions touristiques du pays;
- l'amélioration de la vitesse commerciale;
- le renforcement des actions de collaboration et de coordination avec les sociétés régionales de transport en commun et les autres autorités compétentes;
- la complémentarité avec tous les moyens de transport de personnes, à savoir : le vélo, la voiture

automobile, le taxi, le bus, le tram, le métro et l'avion;

- l'intégration optimale de l'offre de trains du service intérieur et de l'offre de trains du service international, et en particulier les trains à grande vitesse;
- l'optimisation des temps de correspondance train/train.

"respecter l'offre minimum": il s'agit du minimum minimorum (en outre: qu'en est-il d'Aarsele, avec 5 trains par jour?)

"déplacements domicile-travail et domicile-école": dans tous les régions du pays, et pas seulement autour des "grandes" villes—d'ailleurs, qu'entend-on par "grandes villes" du pays?

Les 5 grandes agglomérations? Dans l'affirmative: qu'en est-il alors de villes régionales comme Hasselt, Louvain, Namur, Mons, pour ne citer que les plus importantes?

Les chefs-lieux de province (cf. supra)? Qu'en est-il des grands centres urbains tels que Charleroi, Courtrai, Alost, etc?

"l'amélioration de la vitesse commerciale": cela ne signifie pas nécessairement qu'il faut consentir des travaux d'infrastructure onéreux pour relever la vitesse de référence, mais plutôt qu'il faut éliminer, par ex., les zones de retard (Ottignies, Malines) – voir Infrabel – ou encore utiliser du matériel plus performant, surtout dans les zones suburbaines comptant de nombreux points d'arrêt.

collaboration et coordination avec les sociétés régionales : aussi sur le plan ferroviaire? (cf. Spartacus dans le Limbourg)

Qu'en est-il des sociétés qui font primer la concurrence sur la collaboration et la coordination (ex. TEC-Namur)? En effet, ce Contrat de gestion ne peut rien leur imposer.

"complémentarité avec tous les moyens de transport de personnes": qu'est-ce que cela signifie concrètement? (ceci n'engage à rien et ressemble à une boîte vide).

"intégration trafic intérieur/service international/TGV :

- *le trafic intérieur et le trafic international sont des segments de marché très différents et leurs critères de demande sont très divers - en outre, le service de base en trafic intérieur ne peut pas simplement être fonction du trafic international - d'où l'insistance sur "optimale", mais dans des limites raisonnables.*
- *ici, on oublie le trafic ferroviaire régional transfrontalier malgré de nombreuses réalités (par ex. AixPress) et des relations potentielles (Mons-Maubeuge)*

"optimisation des temps de correspondance": il ne faut pas seulement aligner les horaires entre eux, mais aussi les relations (par ex. Liège-Libramont et au delà, avec correspondance à Jemelle)

Enfin, le Comité déplore la suppression du groupe de travail "Plan de transport", qui avait pourtant effectué un bon travail dans une atmosphère constructive.

Art. 13. La S.N.C.B. tente d'attirer de nouveaux clients venant de la route en mettant en oeuvre de nouveaux trains directs orientés navetteurs à titre d'essai. Ainsi, à partir de l'horaire qui entrera en vigueur en décembre 2006 au plus tard, elle organisera de et vers Bruxelles, par jour et par sens de trafic, un train sans arrêt intermédiaire au départ de quatre grandes gares sélectionnées sur la base d'une vitesse commerciale intéressante par rapport au trajet routier.

Dans ce cadre, l'opportunité d'offrir de meilleures conditions aux navetteurs sur certains trains internationaux à de meilleures conditions sera étudiée. La S.N.C.B. fait rapport à ce sujet au Ministre des Entreprises publiques et au Ministre de la Mobilité pour le 15 juillet 2005.

Après une année de mise en service, une première évaluation de l'expérience pilote est réalisée de manière à déterminer la suite à lui réserver. Le rapport est transmis au Ministre des Entreprises publiques et au Ministre de la Mobilité via la DGTT.

"Projet-pilote avec des trains directs": le Comité est favorable à ce projet, mais aux conditions suivantes:

- *correspondances intéressantes (même pour les omnibus) au départ de différentes directions afin d'augmenter l'attractivité de cette nouvelle offre (par ex. à Hasselt: bonnes correspondances au départ de Leopoldsborg, Genk et Tongres).*
- *faire partir ces trains directs de gares situées plus loin (par ex. Libramont-Jemelle-Ciney-Namur et puis directement jusqu'à Bruxelles)*

Art. 14. Dans le respect des législations fédérales et régionales concernées et en concertation avec les sociétés régionales de transport, lorsque des critères économiques à long terme le justifient, la S.N.C.B. dispose de l'autonomie nécessaire pour assurer, de façon permanente sur certaines relations locales, la mission de service public par des dessertes par autobus. Pour chaque initiative que la S.N.C.B. prendrait en cette matière, elle présente préalablement à l'Etat, (représenté par le DGTT), un rapport circonstancié et probant accompagné de l'avis préalable du Comité Consultatif des Usagers.

Si dans les deux mois à dater de sa réception, l'Etat ne formule aucune objection à l'endroit de la proposition

de la S.N.C.B., celle-ci prend la responsabilité d'organiser ces dessertes; elles doivent être accessibles au porteur d'un titre de transport ferroviaire.

La production journalière en bus-kilomètres est prise en considération pour déterminer le respect des productions journalières minimales exprimées en trains-kilomètres et fixées dans le présent chapitre.

Trains vs. bus: objection fondamentale

- *Qu'est-ce qu'une relation locale? De nombreux trains L actuels ont une fonction IR bien marquée (par ex. Gand-Audenaarde-Ronse)*
- *La "bussification" du service ferroviaire va généralement de pair avec une capacité limitée (cf. groupes de jeunes en Ardenne), un allongement significatif du temps de parcours commercial (plus de 30 min. dans de nombreux cas), et une incertitude en ce qui concerne la régularité et les correspondances, surtout en cas de trafic dense et aux heures de pointe. En outre, cette perte considérable de qualité est en contradiction flagrante avec l'intention de maintenir le rail comme une alternative de qualité à d'autres modes de transport sur tout le territoire belge (art.1).*
- *Ici, quels sont les critères objectifs avancés, hormis de nombreuses "statistiques" vides de sens et des "pourcentages" trompeurs utilisés à tire-larigot pour tout démontrer?*
- *Le Comité plaide en faveur de dessertes ferroviaires alternatives économiques, comme c'est le cas ailleurs en Europe (cf. avis 05/01 relatif au Light Rail, surtout dans les zones rurales).*
- *L'avis précédent du Comité Consultatif des Usagers est judicieux à condition que l'on ne parte pas systématiquement du principe que le Comité "est de toute façon opposé à toute fermeture", et ce malgré des avis bien étayés et fondés.*

NOTE IMPORTANTE : on retrouvait déjà cette disposition dans les deux premiers Contrats de gestion - le Comité la considère de toute façon comme une mesure extrême qui n'apporte généralement qu'une économie limitée qui peut tout aussi bien être obtenue via d'autres interventions (moins de frais généraux, utilisation plus rationnelle et plus efficace du matériel et du personnel, AUSSI sur les grandes lignes, formes d'exploitation alternatives par rail, horaire calqué sur les besoins réels, etc.) sans compromettre le service.

Art. 15. La S.N.C.B. pourra déroger au contrat de gestion au niveau de l'offre minimale, dans les cas suivants :

- cas de force majeure;
- situation temporaire de travaux, arrêtée en coordination avec Infrabel;
- jours ouvrables où une fréquentation plus faible des trains est prévisible (jours de pont et période comprise entre la Noël et la nouvelle année), exclusivement en ce qui concerne l'offre minimale en trains-kilomètres, prévue à l'article 10, les prestations garanties à cet article restant imposées.

En cas d'incident, de travaux ou plus généralement, de force majeure, le transport intérieur ou transfrontalier de voyageurs peut temporairement être adapté et/ou être assuré par un service de bus, dans le respect des législations fédérales et régionales concernées.

En cas de perturbations sérieuses du trafic, quelle qu'en soit la cause, la S.N.C.B. garantit une diffusion suffisante de l'information et une assistance aux voyageurs en donnant à cet égard la priorité aux personnes à mobilité réduite.

Dérogation au Contrat de gestion - Quels cas de force majeure? En l'absence d'une définition claire, cela équivaut à avoir un chèque en blanc que l'on peut utiliser à tort et à travers. Ainsi, les grands travaux sont d'office considérés comme des cas de force majeure alors qu'une bonne planification de ces travaux et de l'adaptation y afférente des horaires exclut toute forme de "force majeure" - voir par ex. les horaires TER en France.

C'est la raison pour laquelle le Comité plaide en faveur d'une délimitation contraignante et d'une application correcte de cet article en ce qui concerne les ponts et la période de fin d'année, ce qui rendrait impossible toute décision arbitraire dans ce domaine (cf. fin 2004). Référence à notre avis 05/20.

Adaptation/bussification temporaire: cela doit être ramené à un minimum et les désagréments pour les usagers, surtout sur le plan des correspondances, en particulier en cas de bussification, doivent être les plus limités possible grâce à des alternatives satisfaisantes.

Art. 16. Si la S.N.C.B. envisage, compte tenu de la faible fréquentation, de coûts d'exploitation trop élevés ou suite à une amélioration de l'infrastructure, de supprimer certains arrêts ou de situer leur desserte en dessous des minima fixés dans le présent chapitre, elle sollicite l'accord du Ministre des Entreprises publiques via la DGTT, sur base d'un dossier justificatif qui sera communiqué préalablement à la décision au Conseil des Ministres. Ce dossier fera également état de l'impact de la mesure sur la mobilité. Le Ministre de la Mobilité sera consulté.

Fermeture d'arrêts : objection fondamentale, aussi vis-à-vis des "critères" cités, et ce pour les raisons suivantes :

- *Le Comité demande d'abord et surtout que le nombre de trains par jour, le potentiel démographique et les possibilités de correspondance avec d'autres transports publics soient pris en considération car ils ont une influence déterminante sur l'utilité et l'utilisation effective de haltes.*
- *L'utilisation peu nuancée de chiffres à l'embarquement et de pourcentages uniques est à proscrire formellement – par le passé, c'était le plus souvent le seul et unique critère appliqué pour fermer un arrêt.*
- *Des frais d'exploitation élevés peuvent uniquement être invoqués pour des gares (avec guichets et/ou personnel) et pas ou à peine pour des points d'arrêt non gardés.*
- *"Amélioration de l'infrastructure": quels critères? - cela laisse la place à l'arbitraire.*
- *Les haltes (surtout celles sans guichets) peuvent en soi ne pas avoir de rentabilité propre en raison de leur fonction dérivée (laisser embarquer ou débarquer des voyageurs) – et il vaudrait donc mieux se pencher sur leur "rendement" par rapport au potentiel démographique et au nombre de trains qui s'y arrêtent, ce qui n'est pratiquement pas le cas pour l'instant.*
- *Le Comité demande qu'à l'instar de ce qui a été prévu dans le 2ème Contrat de gestion, le nouveau Contrat de gestion mentionne l'ouverture de nouvelles haltes (pas uniquement autour de Bruxelles) et le déplacement des arrêts actuels vers un meilleur emplacement.*

Enfin, le Comité déplore que pour cette question, son avis préalable ne soit plus nécessaire bien qu'il émette toujours des avis soigneusement étayés à ce sujet. Le Comité a pour mission de faire émerger tous les arguments convaincants contre le démantèlement d'un service aux usagers. Il est donc clair que le Comité n'a pas droit à des remerciements pour ce raisonnement linéaire !

b) Complémentarité avec d'autres moyens de transport.

Art. 17. La notion de « chaîne de la mobilité » doit guider la conception du plan de transport et la politique de la S.N.C.B. en matière de transport de voyageurs, en coordination avec la S.N.C.B. Holding et Infrabel. Le cas échéant, des conventions sont conclues entre les trois sociétés de droit public.

Cette chaîne de la mobilité reprend aussi bien l'aspect purement transport (complémentarité avec les autres modes en amont et en aval) que l'accueil des voyageurs, l'intégration tarifaire et la communication.

c) Relations avec d'autres sociétés de transport.

Art. 18. Le Comité d'Orientation créé au sein de la S.N.C.B. donnera, de sa propre initiative ou sur demande du conseil d'administration, un avis concernant toute mesure susceptible d'influencer la collaboration avec les sociétés régionales de transport. Si le conseil d'administration souhaite déroger à l'avis du comité, il est tenu de motiver son point de vue.

Les contacts entre la S.N.C.B. et les sociétés régionales de transport public sont poursuivis afin de faire évoluer le réseau des gares où il existe des correspondances planifiées entre les trains et les bus et tramways.

La S.N.C.B. participe au sein des structures locales et régionales à l'amélioration de cette intermodalité sur le terrain en vue de dynamiser tant leur concept que l'exécution des mesures prises.

Le Comité fait référence à son avis 97/01 concernant les correspondances, qui reprend de nombreuses gares de correspondance manquantes

Art. 19. La S.N.C.B. examine en concertation avec la S.N.C.B. Holding et Infrabel la faisabilité technique et commerciale d'utiliser l'infrastructure ferroviaire par du matériel léger, en tenant compte du souci de sécurité exprimé dans les trois contrats de gestion (chapitre 8 du contrat de gestion S.N.C.B., articles 12 à 19 du contrat de gestion Holding et chapitre 9 du contrat de gestion d'Infrabel). Elle présente, pour le 31 décembre 2005 au plus tard, au Ministre des Entreprises publiques et au Ministre de la Mobilité, le résultat de cette étude ainsi qu'une proposition de plan d'action visant à réaliser des expériences-pilotes.

Ici, le Comité fait référence à son récent avis 05/01 relatif au Light Rail, dans lequel l'accent est mis sur toute la gamme de trains moins lourds et semi-lourds à légers qui se multiplient dans pratiquement toute l'Europe, mais aussi sur les aspects sécuritaires essentiels de tels trains, en particulier en Allemagne. En cas de litige, le choix du type de matériel peut être opéré en fonction de la desserte sur les grandes lignes ou encore sur les lignes régionales où ce matériel interfèrera le moins possible avec le matériel "lourd" classique.

Nous demandons dès lors une étude objective ne visant pas à exclure a priori le matériel ferroviaire moins lourd (ou plus léger) - en vue ou non de la libéralisation du transport de voyageurs par rail.

Le Comité insiste également sur la réalisation de plusieurs projets-pilotes sur des lignes ou des relations régionales.

d) Vente dans les gares.

Art. 20. Les gares sont les points de distributions privilégiés des titres de transport.

Par ailleurs, la S.N.C.B. étudie l'utilité et la faisabilité de l'extension de la distribution externe de ses produits

de base simples, complémentaire à la vente en gare. Cette distribution doit avoir une grande diffusion géographique et une accessibilité aisée. L'étude aborde aussi les aspects sécurité.

Si la possibilité existe, la S.N.C.B. s'efforce de développer des partenariats dans les gares, en concertation avec la S.N.C.B. Holding, pour qu'une présence soit assurée en dehors des heures d'ouverture des guichets ou même en cas d'absence de guichets.

Le Comité renvoie à ses avis 03/12 et 05/05 relatifs à la problématique des guichets de gare, et se déclare favorable à toute initiative/alternative ne compromettant pas ou le moins possible l'accueil, l'information et la sécurité des voyageurs, ainsi que les correspondances avec les autres transports publics.

e) Transport en service intérieur avec des trains à grande vitesse.

Art. 21. En collaboration avec des transporteurs ferroviaires étrangers, la S.N.C.B. desservira des destinations intérieures en Belgique avec des trains à grande vitesse.

Les relations concernées sur lesquelles ce transport intérieur sera organisé, sont :

- Ostende - Bruges - Gand - Bruxelles - (Paris) : un train aller-retour par jour avec renforcement d'un train supplémentaire aller-retour le week-end;

- Anvers - Bruxelles - (Paris) : sept trains aller-retour par semaine;

- Liège-Guillemins - Bruxelles - (Paris) : six trains aller-retour par semaine;

- Liège-Guillemins - Namur - Charleroi - Mons - (Paris) : un train aller-retour par jour.

Une compensation financière telle que précisée à l'article 77 est prévue pour la réalisation de cette offre intérieure sur la base de trains à grande vitesse.

La compensation financière relative à la desserte intérieure par trains à grande vitesse sur la relation Bruxelles - Malines - Anvers Central-Brecht - Breda - Den Haag sera définie par avenant.

La subsidiation de la desserte d'Anvers et de Liège par trains à grande vitesse sera réexaminée lors de la mise en service commerciale des nouvelles lignes à grande vitesse vers Amsterdam et Cologne.

Le Comité s'interroge quant aux compensations financières versées pour les TGV accessibles en trafic intérieur car cela équivaldrait à octroyer des subventions déguisées aux TGV déficitaires - alors qu'à l'art. 13, on vise clairement les services ferroviaires régionaux et locaux qui jouent, en tant que seul service ferroviaire, un rôle de désenclavement non négligeable dans les régions les moins peuplées du pays.

f) Le projet RER.

Art. 22. Pour mener à bien le projet RER, la S.N.C.B. poursuit étroitement sa collaboration avec, d'une part, les administrations fédérales, régionales, provinciales et communales, et d'autre part, les sociétés de transport public (STIB/MIVB, TEC, De Lijn).

Conformément aux décisions prises par le Conseil des Ministres des 20 et 21 mars 2004, la couverture du déficit d'exploitation est à charge de l'Etat fédéral, tel que précisé à l'article 78; il est de même convenu que la S.N.C.B. s'engage à développer l'offre de train et sa fréquence progressivement jusqu'en 2012, année prévue pour la mise en service complète du RER.

La mise en place de l'offre RER comporte plusieurs phases :

1) Première phase : à partir du 14 décembre 2003 :

Sous la dénomination « City Rail » (CR), des liaisons suburbaines qualitativement meilleures sont mises en oeuvre au départ de Alost, Termonde, Zottegem, Louvain-la-Neuve et Braine-l'Alleud. La desserte de base « City Rail » est de un train par heure dans tous les arrêts intermédiaires. Aux heures de pointe, le renfort de trains de pointe assure une desserte de deux trains par heure dans la majorité de ces arrêts. Dans l'attente du matériel spécifique RER, des automotrices existantes rénovées sont mises en service. Durant les heures de pointe, une extension vers Grammont et Nivelles est également prévue. Une attention toute particulière est accordée aux places assises en nombre suffisant et un suivi permanent est instauré en matière de propreté et de ponctualité.

2) Deuxième phase : à partir du 10 décembre 2006 :

La S.N.C.B. mettra au point une offre totalement renouvelée. Une offre de deux trains RER par heure sera introduite sur six axes. Ces trains relieront Bruxelles avec Louvain-la-Neuve, Braine-l'Alleud, Braine-le-Comte, Termonde, Malines et Louvain. La fréquence RER envisagée est ainsi déjà atteinte en heures creuses. En 2007 et 2008, le service sera encore assuré par les automotrices rénovées de l'actuelle offre « City Rail ».

3) Troisième phase : à partir de décembre 2008 :

Dans la mesure où des rames spécifiques RER seront disponibles, elles seront mises en service progressivement à partir de décembre 2008. Elles seront alors réparties sur toutes les lignes exploitées et y remplaceront les trains L et CR actuels.

L'organisation précise de l'offre RER ultérieure sera déterminée au sein du Comité de pilotage créé par la Convention du 4 avril 2003 et fera l'objet d'un avenant au présent contrat.

RER

- *Première phase: voir avis 04/19 concernant CityRail*

- *Deuxième phase: est-elle indépendante du nouveau Plan de transport? D'autant plus que ce dernier ne verra pas le jour avant fin 2007 (ou 2008).*
- *Troisième phase: Aucune remarque.*

Art. 23. Dans le cadre de l'Accord de coopération du 15 septembre 2003 entre l'Etat fédéral et la Région de Bruxelles-Capitale et de son avenant n° 8, un budget de euro 3.038 milliers (2003) a été réservé au profit d'une amélioration de l'offre sur la ligne 26, par la mise en place de services complémentaires le soir en semaine ainsi que la journée et le soir du samedi, à titre d'expérience-pilote pendant deux ans. La S.N.C.B. s'engage à procéder à ces améliorations, dans la mesure où l'impact des travaux de quadruplement de la ligne 161 à hauteur d'Etterbeek-Watermael et du tunnel Schuman-Josaphat l'y autorise. Elle présente une proposition d'amélioration de desserte - ou, le cas échéant, un rapport établissant l'impossibilité d'améliorer ladite desserte en raison des travaux précités - au Ministre des Entreprises publiques pour le 1er juillet 2005. Les modalités de desserte et de financement correspondant sont arrêtées par le biais d'une convention dans le cadre de l'Accord de coopération entre l'Etat fédéral et la Région de Bruxelles-Capitale.

Ligne 26 – Le Comité a toujours défendu l'extension des services ferroviaires sur la ligne 26, tant le soir que le samedi. Il demande que les nouveaux points d'arrêt (Arcades, Diesdelle, ...) soient aussi repris dans ce Contrat de gestion.

III. Mission de service public relative à l'acquisition, la construction, l'entretien, la gestion et les investissements en matériel roulant affecté au transport intérieur de voyageurs

Art. 24. La S.N.C.B. s'engage à réaliser, pour la partie qui la concerne, les investissements ferroviaires programmés par le plan d'investissements 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 5).

Pour le 15 septembre 2005, la S.N.C.B. soumet à la S.N.C.B. Holding, en concertation avec Infrabel, son plan d'investissements 2006-2007 issu du plan pluriannuel précité et contenant exclusivement les investissements de la S.N.C.B..

Ce plan sera intégré dans le premier avenant au présent contrat, à conclure pour le 31 décembre 2005 au plus tard, et établi selon un tableau récapitulatif global à convenir dans ledit avenant, basé sur celui du chapitre I.1.4 de l'annexe 4.

Pour le 31 mars 2007, la S.N.C.B. transmet à la S.N.C.B. Holding un projet de plan d'investissements couvrant la période 2008-2012, en vue de son approbation par le Gouvernement.

Dans chaque cas d'acquisition ou de modernisation de matériel roulant, de construction ou d'extension de locaux techniques ou de service (ateliers, postes d'entretien, plates-formes de nettoyage, etc.) ainsi que d'acquisition de leur équipement, l'importance et l'intérêt des projets d'investissements envisagés sont mis en évidence au regard de la politique de mobilité du Gouvernement. Les critères suivants sont, notamment, utilisés à cette fin :

- a) la qualité du service à la clientèle, avec attention particulière aux personnes à mobilité réduite et à l'information aux voyageurs;
- b) l'impact sur la régularité et la fiabilité des circulations, sur la vitesse et la capacité;
- c) l'entretien et la propreté des installations, des équipements et du matériel roulant;
- d) les aspects d'intermodalité et de coordination avec les autres sociétés de transport public;
- e) la compatibilité et l'interaction optimale avec les services et les installations d'Infrabel et de la S.N.C.B. Holding;
- f) l'amélioration de la sécurité d'exploitation et de la sûreté;
- g) la cohérence avec les objectifs en matière d'équilibre financier de la S.N.C.B., avec, notamment, dès la conception du projet, une attention particulière à la bonne maîtrise des coûts de construction/d'acquisition et des coûts d'exploitation, d'entretien et de maintenance;
- h) les retombées pour les objectifs de l'Etat en matière de mobilité et de développement durable;
- i) la cohérence avec les objectifs en matière de développement urbain et d'aménagement du territoire des communes et des régions concernées, notamment en matière de l'offre et de la demande de transport;
- j) le respect et la protection de l'environnement; l'impact sur les riverains, notamment en matière de nuisances sonores;
- k) la sauvegarde du patrimoine mobilier et immobilier de la S.N.C.B., avec attention particulière au patrimoine historique.

Pour tous les nouveaux projets importants la S.N.C.B. réalise une étude préalable mettant en exergue l'impact attendu du projet pour, au moins, l'ensemble des critères précités ainsi que, après achèvement de ces projets, une étude d'évaluation ex-post. Pour les projets d'acquisition de matériel roulant, l'étude préalable comporte une analyse coûts/bénéfices. La DGTT est associée à ces études.

La S.N.C.B. 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'investissements pluriannuels des trois sociétés anonymes. L'annexe 4 définit le contenu du plan d'investissements pluriannuel, les procédures de révision et d'actualisation ainsi que les modalités d'établissement des rapports et de suivi de sa mise en oeuvre.

Pour le 30 juin de chaque année, la S.N.C.B. envoie un rapport d'évaluation annuel sur l'exécution du plan pluriannuel à la S.N.C.B. Holding, celle-ci 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'Etat, font clairement référence à l'origine du financement.

Pour les projets impliquant différents intervenants comme, par exemple, une commune, une Région, une société de transport en commun, un service public fédéral, un promoteur immobilier, la S.N.C.B. met tout en oeuvre pour garantir une parfaite coordination des travaux.

Art. 25. La S.N.C.B. établit chaque année, sur base de son plan d'investissements pluriannuel, un programme d'investissements annuel. Ce programme d'investissements annuel, aussi appelé budget d'investissements annuel, est élaboré conformément aux dispositions de l'annexe 4.

La S.N.C.B. 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'investissements annuels des trois sociétés anonymes.

La S.N.C.B. transmet son programme d'investissements annuel à la S.N.C.B. Holding qui le soumet à l'approbation du Ministre des Entreprises publiques, avec l'accord de la S.N.C.B.. Le projet de programme annuel doit être transmis au Ministre via la DGTT avant le 15 novembre de l'année qui précède celle à laquelle les investissements se rapportent. L'Etat 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'investissements annuel soumis à l'Etat est considéré comme étant accepté.

L'annexe 4 définit également les modalités d'amendement du programme d'investissements annuel ainsi que de l'établissement des rapports et du suivi de l'exécution.

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

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

Une fois par an, la S.N.C.B. peut amender le programme d'investissements annuel en vigueur afin de tenir compte de l'évolution de son exécution. Après concertation avec les deux sociétés anonymes de droit public au sein du Comité d'investissements du groupe S.N.C.B., la S.N.C.B. 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 de la S.N.C.B.. L'Etat 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'investissements annuel soumis à l'Etat 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. 26. La S.N.C.B. met en oeuvre l'approche de planification et de monitoring par projet d'investissements, conformément au chapitre III de l'annexe 4.

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 la S.N.C.B.;
- chaque dossier de projet ou dossier collectif fournit, sous forme synthétique, une image aussi fidèle que possible du projet d'investissements 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 4 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 28, la DGTT s'appuie sur les dossiers de projet et les dossiers collectifs pour assurer, pour le compte de l'Etat, le suivi et le contrôle de l'exécution des plans et programmes d'investissements. Ses fonctionnaires vérifient, à chaque actualisation des dossiers, que leurs données sont complètes, correctes et actuelles. A cet effet, ils sont autorisés à procéder à toutes les vérifications et contrôles nécessaires sur le terrain et au sein de la S.N.C.B., notamment dans la comptabilité et de participer aux réunions de suivi de projet, organisées par la S.N.C.B. 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 la S.N.C.B.

Art. 27. Dans l'attente de la migration décrite sous l'article 28, la S.N.C.B. présente à la DGTT, selon les modalités définies dans le chapitre IV de l'annexe 4, les dossiers relatifs aux décisions d'investissements 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 trente jours calendrier à partir de la date à laquelle le dossier relatif à la décision d'investissements 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 la S.N.C.B. 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'investissements est considérée comme visée favorablement et la DGTT attribue un numéro d'investissement.

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

La S.N.C.B. établit et transmet à la DGTT les rapports et listes comptables décrits dans l'annexe 4.

Art. 28. En vue du remplacement, à terme, du système de suivi et de contrôle des investissements par visa préalable (« feu vert ») relatif aux décisions d'investissements, 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 oeuvre le plan de migration décrit sous le chapitre V de l'annexe 4.

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; la S.N.C.B. 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 26, tous les dossiers de projets et dossiers collectifs, établis conformément à l'annexe 4 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 la S.N.C.B. décident en concertation, sur base des critères mentionnés dans le chapitre V de l'annexe 4 si, pour les dossiers en question, la migration peut avoir lieu.

Art. 29. La S.N.C.B. négocie les conventions nécessaires pour la mise à disposition ou l'accès aux voyageurs des installations suivantes :

- avec Infrabel : l'infrastructure d'accueil dans les gares, comme les ascenseurs, escaliers, escalators, couloirs sous voies, quais, passerelles, recouvrements de quais, marquises et abris, etc.

- avec la S.N.C.B. Holding : les bâtiments de gare, les espaces de vente et d'information, les espaces d'attente, l'espace réservé aux chemins d'accès, les parkings, les dépôts pour vélos etc.

Ces conventions reconnaîtront explicitement le droit de la S.N.C.B. :

- d'exiger la délivrance et l'entretien des espaces mis à disposition en état de servir à l'usage pour lequel il sont mis à disposition;

- d'en jouir paisiblement pendant toute la durée de la mise à disposition.

En aucun cas un droit de modification unilatérale ne pourra être accordée à l'une ou l'autre partie contractante.

La gestion des gares gardées dont la liste figure en annexe 6 est confiée par la S.N.C.B. Holding à la S.N.C.B.. Celle-ci conclut dans les meilleurs délais un contrat avec la S.N.C.B. Holding concernant cette gestion et le transfert vers la S.N.C.B. des moyens financiers qui sont versés par l'Etat à la S.N.C.B. Holding pour cette activité. Ce contrat sera conforme aux principes énoncés dans le document figurant en annexe 7.

En ce qui concerne les équipements non techniques destinés à l'accueil des voyageurs qui constituent l'équipement de base d'une gare, qui sont installés dans les gares, sur les quais ou dans les couloirs sous voies menant aux quais (bancs, signalétique, etc.) et qui ont été transférés à la S.N.C.B. au 1er janvier 2005, la S.N.C.B. conclura un accord avec la S.N.C.B. Holding, respectivement avec Infrabel, afin que la propriété de cet équipement de base soit transférée à cette dernière à l'expiration du présent contrat de gestion. Cet accord règle notamment l'entretien de cet équipement jusqu'à la date du transfert. L'équipement complémentaire financé par la S.N.C.B., visé à l'article 45, n'est pas soumis à cette disposition.

Les investissements en vue du remplacement de cet équipement de base ou les investissements dans un nouvel équipement de base équivalent, sont réalisés à charge de la S.N.C.B. Holding, respectivement d'Infrabel, qui en deviennent propriétaires.

Le Comité souligne la grande importance d'accords résolutoires et d'une bonne coordination entre les 3 entités du groupe SNCB, ce afin de garantir aux voyageurs un accueil optimal sur les quais et dans les gares.

Art. 30. Dans le cas d'infrastructures et de locaux techniques ou de service (ateliers, postes d'entretien, plates-formes de nettoyage, car-wash, etc.) ainsi que leur équipement et outillage, utilisés pour le nettoyage,

l'entretien, la maintenance et la réparation de matériel roulant aussi bien voyageurs que marchandises, les investissements à réaliser sont présentés sur base de clefs de répartition, justifiées techniquement afin de distinguer la partie à charge de l'Etat (matériel roulant voyageurs) de celle à charge de la S.N.C.B. (matériel roulant marchandises).

Les outils de programmation et/ou de suivi des investissements ferroviaires, dont question aux articles 24 à 28, feront, chacun selon leur propre niveau de détail, clairement la distinction entre les deux sources de financement pour ce type d'investissements.

La justification technique des clefs de répartition doit figurer dans les dossiers de projet et/ou les décisions d'investissements.

IV. Mission de service public relative au transport transfrontalier de voyageurs par les trains du service ordinaire

Art. 31. La S.N.C.B. assure des dessertes transfrontalières de proximité avec des trains du service intérieur jusqu'aux grandes gares transfrontalières :

- en Allemagne : Aix-la-Chapelle;
- en France : Lille, Jeumont;
- au Luxembourg : Luxembourg et Trois-Vierges;
- aux Pays-Bas : Maastricht, Roosendaal.

Ces dessertes font l'objet d'un accord avec les sociétés ferroviaires limitrophes. La S.N.C.B. coordonne d'initiative les contacts avec les instances concernées.

Selon les possibilités techniques et tarifaires et sans préjudice de la nécessaire contribution des chemins de fer étrangers, la S.N.C.B. présente à l'Etat, pour la fin 2005, les améliorations d'offre possibles aux dessertes actuelles ou l'introduction d'offres nouvelles sur les 8 axes suivants :

- La Panne - Dunkerque;
- Courtrai - Mouscron/Tournai- Tourcoing - Roubaix - Lille;
- Virton - Athus / Arlon -Athus - Luxembourg;
- Welkenraedt - Aachen;
- Visé - Eysden - Maastricht;
- Essen - Roosendaal;
- Hasselt-Maastricht;
- Mons - Quiévrain - Valenciennes.

Dans chaque cas, une étude socio-économique est réalisée.

L'intervention financière de l'Etat peut, le cas échéant, être adaptée par avenant au présent contrat pour compenser l'éventuel coût net découlant de la modification de la production et de la tarification adaptée, en tenant compte d'éventuelles variations dans les recettes perçues.

Dans de nombreux avis, le Comité a toujours plaidé en faveur de relations ferroviaires suffisamment nombreuses et efficaces vers les centres régionaux de nos pays voisins, tant en trafic voyageurs qu'en trafic marchandises. Cette liste de relations transfrontalières emporte son approbation, mais elle est incomplète et ne correspond d'ailleurs pas à la carte du réseau (annexe 1);

- *Ajout des lignes Mons-Maubeuge, Neerpelt-Weert (déjà prévues dans le 2^{ème} Contrat de gestion) et Dinant-Givet (étude récemment réalisée à la demande de la région Champagne-Ardenne, tant pour le trafic voyageurs que pour le trafic marchandises).*
- *Pour être crédible, l'enquête menée au sujet de ces relations doit sérieusement tenir compte de l'enquête socio-économique déjà effectuée (ou qui doit encore l'être) dans nos pays voisins concernant ces lignes.*

V. Mission de service public relative aux prestations que la S.N.C.B. est tenue de fournir pour les besoins de la Nation

Art. 32. A la requête des institutions dûment mandatées, le SPF Intérieur, à l'intermédiaire de la Direction générale Centre de Crise (DGCC), et le Ministère de la Défense, à l'intermédiaire de l'Etat-major de l'Armée, la S.N.C.B. 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.

La S.N.C.B. 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'Etat 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, la S.N.C.B. contribue à garantir le bon état permanent de fonctionnement de l'outil ferroviaire et celle de 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 (e.a. Système GIS);
- l'identification des points critiques, vitaux et sensibles (CRIVISEN);
- la prise en compte des avis contraignants de la Commission interministérielle des Chemins de fer (CICF), du Comité interministériel du Renseignement et de la Sécurité et l'entretien de l'infrastructure maintenue;
- l'existence d'un Bureau de défense en charge des relations et des études liées aux besoins de la Nation et à l'OTAN.

La S.N.C.B. établit, en conséquence, avec la S.N.C.B. Holding et Infrabel une convention réglant la collaboration entre elles; celle-ci précise les représentations et les prestations respectives de leur ressort. Elles associent la Direction générale Transport terrestre à son élaboration et lui communiquent la convention et toute information utile relative à son application.

VI. La politique tarifaire

Art. 33. Conformément à la politique tarifaire et aux règles énoncées ci-après, la S.N.C.B. détermine la gamme, la nature et le niveau des prix pour le transport des voyageurs avec des trains du service ordinaire. La majoration des prix avant arrondissement de l'ensemble des titres de transport repris dans le point 2°, exprimée en moyenne pondérée selon le volume des différents titres émis au cours de l'année civile précédant la date d'approbation des tarifs, ne peut varier, au maximum, qu'à concurrence de l'accroissement annuel de l'indice santé. L'indice santé est celui du mois de juin précédant l'augmentation tarifaire.

Si la régularité des trains de voyageurs, telle que définie à l'article 47, est supérieure à 90 %, le pourcentage d'indexation ainsi obtenu peut, toutefois, être augmenté au prorata du dépassement de ce seuil, ceci dans la mesure où l'offre globale effective de la S.N.C.B. exprimée en trains-kilomètres, reste au moins similaire à celle actuellement mise en oeuvre.

La formule à appliquer, donnant le pourcentage supplémentaire, est la suivante :

$$3 \times (\text{régularité effective} - 90 \%) / 10 \%$$

L'indice de régularité effective étant la moyenne des douze indices mensuels de la période se terminant en juin précédant l'augmentation tarifaire.

Les retards dus à des cas de force majeure, à l'exécution de grands projets d'investissement ou des ralentissements de longue durée liés à des raisons de sécurité sont neutralisés dans le calcul à établir.

2° Les titres de transport entrant en ligne de compte sont les suivants :

- les validations mensuelles et annuelles des cartes train trajet et des cartes train scolaires (tant pour les - de 18 ans que pour les + de 18 ans);
- les billets à prix plein;
- les Go Pass;
- les Rail Pass.

Afin d'accroître sa part de marché et sans porter préjudice au volume attendu de recettes, la S.N.C.B. s'engage dans ce cadre à développer une politique tarifaire rencontrant les besoins des principaux segments du marché. Ici, il est notamment tenu compte de l'évolution de la concurrence et de ses prix, ainsi que du profil des clients.

La S.N.C.B. peut aussi proposer d'autres augmentations tarifaires en raison des améliorations réalisées pour les clients et de la plus grande valeur ajoutée. Les dispositions relatives à ces augmentations tarifaires seront reprises dans un avenant au contrat de gestion.

En cas d'augmentation du prix des sillons ou du taux de T.V.A. applicable aux titres de transport ferroviaire, la S.N.C.B. sera compensée soit par une autorisation plus large d'augmenter ses tarifs soit par une augmentation de sa dotation.

Le Comité maintient sa position d'antan, à savoir que toute adaptation de prix (= augmentation) doit aller de pair avec une amélioration du service sur le plan de l'accueil, de l'offre et de qualité.

On ne peut accepter d'associer ces adaptations de prix à la régularité des trains que si ces quotas reflètent aussi la régularité effective des trains, ce qui n'est pas suffisamment le cas aujourd'hui.

Ainsi, les retards (à présent constatés par Infrabel) sont uniquement mesurés à l'arrivée alors qu'un retard moyen enregistré lors du passage du train dans les principales gares donnerait une image beaucoup plus correcte.

Le Comité n'est pas non plus d'accord pour ne pas tenir compte des trains supprimés dans les statistiques car il s'agit pour l'usager d'un retard considérable qui peut durer plus d'1 heure.

Etant donné que le client modal attend une régularité qui approche les 100%, même une amélioration de la régularité ne peut même pas passer pour une amélioration du service.

Art. 34. L'Etat garantit à la S.N.C.B. une compensation financière visée à l'article 76 pour la perte de recettes résultant d'avantages sur les tarifs applicables au transport de voyageurs ainsi que de gratuités qu'elle est tenue d'accorder à plusieurs catégories de bénéficiaires, dont la liste figure à l'annexe 8, partie 1. La DGTT se concerte avec les instances en charge de ces catégories patriotiques pour la mise au point d'une carte de bénéficiaire unique.

Sous réserve de cette mise au point, et si possible pour le 1er février 2006, la S.N.C.B. s'engage à accorder la gratuité de transport à toutes les catégories à caractère patriotique figurant à l'annexe 8, partie 1, dans le cadre de l'enveloppe financière visée à l'article 76.

La perte de recettes résultant d'autres réductions tarifaires ou gratuités accordées au personnel de certains SPF ou organismes est compensée par ces derniers, dans le cadre des conventions signées entre eux et la S.N.C.B..

La liste de ces bénéficiaires figure à l'annexe 8, partie 2.

La S.N.C.B. collabore activement au groupe de travail mis en place par le SPF Mobilité et Transport en vue de la révision du règlement sur les conditions d'octroi et la délivrance des cartes « famille nombreuse ».

Art. 35. Afin de tendre vers la gratuité du transport domicile-lieu de travail par chemin de fer en deuxième classe ainsi que sur le réseau de la STIB sur base d'une carte train mixte, la S.N.C.B. prendra à sa charge l'intervention du travailleur, selon les modalités fixées à l'annexe 9 et dans les limites de l'enveloppe budgétaire prévue à l'article 79.

Transport gratuit domicile -travail - le Comité renvoie à cet égard à ses récents avis 04/11 et 04/18 concernant cette matière.

Art. 36. La tarification à appliquer sur le trafic transfrontalier tel que précisé à l'article 31 nécessite la mise en oeuvre d'une structure tarifaire différente de celle qui s'applique en trafic intérieur. Pour éviter le cumul de deux tarifications pleines, du fait du changement de réseau, la S.N.C.B. s'efforce de trouver un accord avec chaque autorité et opérateur concerné, permettant d'avoir un tarif d'un niveau raisonnable et attractif. Par ailleurs, il y aura lieu d'éviter toute anomalie dans les conditions d'émission et de prix des titres de transport mis en oeuvre, pouvant éventuellement défavoriser un émetteur par rapport à l'autre.

La S.N.C.B. négocie avec les réseaux voisins concernant l'application des tarifs intérieurs au trafic transfrontalier, et ce jusqu'à la première gare importante après la frontière si cela engendre un meilleur rapport coûts/bénéfices pour la S.N.C.B.

Tarification du trafic transfrontalier - cela répond aux attentes du Comité, entre autres exprimées dans ses avis 00/06, 01/15, 02/04, 02/13 et 02/15, dans lesquels il attend de la SNCB un rôle de pionnier plus actif afin d'arriver, dans l'Europe sans frontières, à une tarification transfrontalière identique (ou la plus proche possible) des tarifs en service intérieur.

Art. 37. A l'occasion de chaque adaptation tarifaire, la S.N.C.B. communique à l'Etat (représenté par la DGTT) la gamme des titres de transport et les tarifs appliqués pour le transport intérieur de voyageurs assuré par des trains du service ordinaire, et ce deux mois avant qu'ils ne soient portés à la connaissance du public. Celui-ci doit en être informé au moins dix jours avant la date de leur entrée en vigueur. Cette disposition ne porte pas préjudice à la mise en oeuvre immédiate par la S.N.C.B. de nouveaux titres de transport commerciaux.

A cet égard, le Comité demande que les brochures d'information relatives aux adaptations tarifaires soient disponibles effectivement et à temps, c'est-à-dire 10 jours avant leur entrée en vigueur, ce qui n'est absolument pas le cas aujourd'hui.

Art. 38. Conjointement avec les sociétés régionales de transport, la S.N.C.B. participe activement au sein du groupe de travail interministériel en vue de trouver un accord concernant l'application de l'accord interministériel de 1999 relatif à la détermination des zones tarifaires.

La S.N.C.B. s'engage à poursuivre la concertation avec les sociétés régionales de transport afin d'aboutir à une intégration tarifaire plus poussée et à une intégration éventuelle des titres de transport pour la région de Bruxelles, surtout en vue du futur réseau RER autour de la capitale.

Le Comité demande que l'intégration tarifaire ne reste pas limitée à Bruxelles, mais soit aussi étudiée et progressivement introduite autour des autres grandes agglomérations du pays (Anvers, Liège, Gand et Charleroi).

Art. 39. Chaque année, la S.N.C.B. présente au Ministre des Entreprises publiques et au Ministre de la Mobilité, avant le 30 avril, un rapport d'évaluation relatif à l'impact de la politique tarifaire pendant l'exercice précédent. Ce rapport contiendra notamment les éléments suivants :

- . par produits tarifaires, réductions et gratuités : évolution en nombre de voyageurs et de voyageurs-km et des commentaires sur les tendances;
- . évaluation de l'impact des mesures tarifaires prévues dans le présent contrat sur la mobilité;
- . gratuité du transport domicile-lieu de travail : utilisation du budget, évolution du nombre de clients en général et suivant le secteur (public, entreprise publique autonome, privé) et pour le secteur privé suivant le code NACE.

Le rapport à fournir avant le 30 avril 2005 respecte la disposition correspondante du précédent contrat des gestion.

VII. Qualité du service

Art. 40. La S.N.C.B. s'engage dans le cadre de ses compétences à utiliser au mieux les moyens dont elle dispose pour offrir des services de haute qualité aux voyageurs. La S.N.C.B. est en première ligne en sa qualité de transporteur et elle mènera ses actions en concertation avec la S.N.C.B. Holding et Infrabel, ainsi qu'avec toute autre entreprise de transport de voyageurs. Les accords sont entérinés dans des contrats définissant le niveau de service.

Art. 41. En ce qui concerne le transport de voyageurs, la S.N.C.B. met particulièrement l'accent sur les aspects suivants concernant la qualité des services :

- accueil des voyageurs et le sentiment de sécurité des voyageurs;
- relations avec les voyageurs;
- informations communiquées aux voyageurs;
- régularité et fiabilité du trafic;
- confort du matériel roulant;
- mesures en faveur des personnes à mobilité réduite.

"Accueil des voyageurs et information aux voyageurs" - ici, le Comité renvoie à ses nombreux avis concernant l'accueil sur les quais et l'information relative aux horaires, mais aussi concernant les informations dans les trains (04/33), aux guichets (03/12, 04/32 et 05/05) et la sécurité sur les quais (04/28). Le Comité demande que ces avis, rédigés du point de vue de l'usager, soient suivis avec le sérieux nécessaire par chacune des entités concernées du groupe SNCB.

Art. 42. En matière de parkings, la S.N.C.B. conclut des accords avec la S.N.C.B. Holding pour les gares reprises dans l'annexe 10 ou gère elle-même les parkings des gares dont la liste figure en annexe 6, de manière à rencontrer les objectifs du Gouvernement en cette matière.

Avant le 1er septembre 2005, la S.N.C.B. lancera conjointement avec la S.N.C.B. Holding une expérience pilote visant à garantir un accès gratuit et prioritaire aux détenteurs d'une carte train dans une dizaine de gares réparties équitablement sur l'ensemble du réseau.

La S.N.C.B. réalisera, conjointement avec la S.N.C.B. Holding, l'analyse coûts-bénéfices du projet pilote précité. Sur cette base, un plan d'action commun sera élaboré par la S.N.C.B.-Holding conjointement avec la S.N.C.B., tenant compte en priorité des éléments suivants :

- amélioration des capacités en fonction des besoins des voyageurs;
- priorité d'accès pour les voyageurs munis d'une carte - train à un prix le plus bas possible et accès gratuit si possible et moyennant un système de contrôle;
- l'objectif de tarifs attractifs pour les voyageurs occasionnels et prix de marché pour les non voyageurs;
- la sécurité des biens et des personnes.

Ce plan d'action commun contiendra une proposition motivée d'investissements de manière à atteindre une offre suffisante de parkings pour les gares les plus fréquentées.

Il sera présenté au Ministre des Entreprises publiques pour le 31 janvier 2006 au plus tard.

La mise à disposition dans les gares figurant en annexe 2, de parkings pour vélos en nombre suffisant pour les voyageurs, en tenant compte des besoins exprimés, est un objectif prioritaire pour la S.N.C.B.

Le Comité émet de sérieuses réserves concernant la politique insupportable à terme qui prône l'installation de parkings de plus en plus grands autour des principales gares (avis 04/16), surtout parce que l'extension de ces parkings, souvent situés en plein tissu urbain, nécessite des investissements de plus en plus lourds pour sans cesse repousser les limites de la saturation. On attire ainsi inutilement un trafic important dans la zone urbaine tandis que le vaste potentiel des plus petits parkings (e.a. sur les terrains SNCB) reste inexploité dans de nombreuses gares périphériques.

Sur le plan des dépôts pour vélos, le fait de vouloir les mettre à disposition "en nombre suffisant" est louable en soi, mais ne suffit plus, d'autant plus qu'une telle protection - contre les intempéries et le vol - est aujourd'hui une exigence minimum qui coule de source - voir art. 41.

Art. 43. La S.N.C.B. veille à la qualité du service rendu dans tous les espaces accessibles à la clientèle (zones voyageurs dans la chaîne de mobilité) visés à l'article 29. Ces zones concernent :

- les parkings, particulièrement ceux dont la gestion lui est confiée par la S.N.C.B. Holding et dont la liste

figure en annexe 6;

- les accès aux gares et aux quais, ouverts aux voyageurs;
- les espaces d'attente à l'intérieur et à l'extérieur des gares;
- les espaces de vente et d'information;
- les espaces réservés aux consignes à bagages;
- les accès aux quais (dont l'équipement dédié aux voyageurs à mobilité réduite);
- les espaces d'attente sur les quais;
- les espaces de transit vers les autres moyens de transport (kiss en ride aménagés, zones taxis, zone de transfert vers les bus...).

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.

Cette liste ne fait pas mention des dépôts pour vélos, qui doivent bénéficier d'une attention au moins aussi soutenue que celle dont bénéficient les parkings (pour voitures) déjà mentionnés.

A moins que le terme "parkings" concerne aussi bien les voitures que les vélos. Dans ce cas, les deux doivent être explicitement mentionnés.

"Veiller à la qualité" est une description beaucoup trop vague et peut avoir des tas de significations. Pour cette matière, le Comité demande au moins un renvoi urgent à Revalor 2000 comme norme minimale (ce malgré un certain nombre de manquements), d'autant plus que l'application concrète de Revalor sur le terrain reste plus que lettre morte pour de nombreuses spécifications.

Art. 44. La S.N.C.B. est attentive à ce que son personnel observe, dans toute situation, des normes élevées de compétence, de prévenance, de présentation, d'amabilité, de politesse et de disponibilité.

La S.N.C.B. étudie des mesures préventives en vue de favoriser les comportements de respect et de politesse de la clientèle envers son personnel. Elle s'inscrit dans les initiatives prises par l'Etat dans ce domaine.

Les points de ventes, dans les gares ou dans les trains, doivent être équipés de moyens de distribution et d'information les plus adéquats. La S.N.C.B. poursuit son effort d'équipement en matière de distribution de titres de transport notamment en vue de réduire les temps d'attente et d'accroître les possibilités d'information.

Cet article entre autres relatif aux points de vente ne contient aucun engagement. Hormis de vagues intentions, on formule à peine des objectifs concrets concernant un meilleur équipement des points de vente.

Art. 45. Afin que l'équipement de base dont la S.N.C.B. Holding et Infrabel ont la propriété réponde à une norme de qualité plus élevée, la S.N.C.B. peut prévoir un équipement supplémentaire dont elle assurera le financement.

Les investissements supplémentaires dans la zone d'accueil des voyageurs dans les gares sont repris dans le programme d'investissement annuel de la S.N.C.B.

Art. 46. La S.N.C.B. s'engage à mettre à la disposition des voyageurs toutes les informations utiles concernant tant les horaires prévus que les horaires en real time, les tarifs et les conditions générales de transport. La S.N.C.B. emploie les canaux mis à sa disposition et utilisés par les principaux segments du marché, et tient compte des moyens disponibles (gares, par téléphone, site web S.N.C.B., mailing, tiers, entreprises,...).

La S.N.C.B. conclut des accords avec Infrabel concernant la diffusion de l'information via la sonorisation, les installations d'affichage des trains, les écrans vidéo et les autres supports d'information (affiches).

Le Comité déplore les objectifs vagues en matière d'information, et en particulier le manque total d'attention pour les 50% (la moitié) de la population n'ayant pas accès aux "moyens modernes (en l'occurrence internet etc.) et de plus en plus abandonnée à son sort (aussi dans d'autres couches de la société).

Art. 47. Les accords nécessaires en matière de régularité sont conclus avec Infrabel et la S.N.C.B. Holding. La S.N.C.B. collabore activement avec Infrabel à l'organisation commune « suivi de la régularité » et à la Task Force Régularité créée par la S.N.C.B. Holding.

Conformément à sa tâche de surveillance de la qualité, la S.N.C.B. veille au suivi de la régularité sur la base des renseignements qu'elle reçoit d'Infrabel.

La S.N.C.B. accorde une compensation forfaitaire et en nature aux voyageurs victimes :

- de retards fréquents de plus de 15 minutes sur une ligne, la fréquence étant évaluée sur base annuelle;
- d'un retard supérieur à 120 minutes.

Une évaluation de cette mesure sera réalisée pour le 15 février 2007 avec examen de l'opportunité d'étendre la compensation à des retards inférieurs à 120 et supérieurs à 90 minutes.

Ici, il n'est nulle part fait mention de la règle (d'ailleurs controversée) des 5 minutes de retard à l'arrivée dans la gare de destination - même si le constat des retards est une responsabilité d'Infrabel. Omission ou préméditation? L'absence de normes claires dans ce Contrat de gestion, aussi incomplet soit-il, laisse la porte ouverte à toutes sortes d'interprétation.

Au demeurant, le Comité n'est pas opposé à des compensations, à condition qu'elles ne soient pas versées en espèces (voir avis 00/19), mais émet des réserves quant à l'application correcte et surtout équitable des mesures de compensation, avec lesquelles les voyageurs munis d'un billet ordinaire risquent de rester sur la touche.

Enfin, les critères de retard cités (15, 120, 90 minutes) sont fixés de manière trop vague en ce qui concerne leur applicabilité concrète: s'agit-il d'un retard au départ, à l'arrivée, ou d'un retard moyen calculé lors du passage du train dans les principales gares?

Art. 48. Lors de l'acquisition du nouveau matériel roulant, la S.N.C.B. veille aux aspects qualitatifs suivants :

- places assises confortables;
 - commodités spécifiques pour les personnes à mobilité réduite;
 - climatisation ou air pulsé renouvelé;
 - suspension améliorée;
 - vitesse adaptée au type de service à rendre et aux caractéristiques de l'infrastructure utilisée;
 - équipement d'annonces visuelles et sonores performant;
 - prise en compte des nouveaux besoins des voyageurs en matière de technologie et de communication (accès aux réseaux GSM dans les trains, alimentation d'ordinateurs portables, accès aux réseaux Wi Fi,...).
- La S.N.C.B. prévoit le lancement d'un projet pilote d'accès Internet sans fil à bord des trains. Si la faisabilité économique et technique est démontrée, la S.N.C.B. développe un projet d'extension du projet pilote à l'ensemble du réseau.

Elle poursuit l'amélioration de la couverture GSM pour la clientèle sur l'ensemble du réseau.

Le cas échéant selon le matériel roulant, la S.N.C.B. procède, lors de grandes révisions du matériel actuel, à des adaptations destinées à augmenter le confort de celui-ci. Il s'agit, notamment, d'améliorations en matière de chauffage, d'installations sanitaires, d'annonces visuelles et sonores.

La propreté et l'entretien du matériel roulant sont des éléments essentiels du confort de voyage.

Quelle est ici la vitesse visée (cinquième tiret)?

Vitesse de référence ou vitesse commerciale? Cette dernière est la plus réaliste, d'autant qu'une vitesse de référence élevée sur une partie d'un tronçon est souvent annulée suite, entre autres, à des zones de retard permanentes à l'entrée des gares (par ex. Hasselt-Louvain).

En outre, le Contrat ne fait nullement référence à un espace pour bagages suffisant, surtout sur la relation vers l'aéroport et à bord des trains grandes distances qui empruntent les grands axes, en particulier le week-end (le vendredi soir et le dimanche soir).

Ici aussi, certaines spécifications restent étonnamment vagues, entre autres "commodités spécifiques" pour les personnes à mobilité réduite, alors que la question épineuse de la qualité des sanitaires est seulement abordée indirectement (lors des grandes révisions). - il ressort toutefois de diverses enquêtes qualité que la qualité des équipements sanitaires est et reste un fameux problème.

Art. 49. La S.N.C.B. participe à l'exécution du plan d'action spécifique de prévention et de lutte contre les graffitis, coordonnée pour les trois sociétés par la S.N.C.B. Holding et qui a fait l'objet d'une dotation à charge du budget du Service public fédéral Mobilité et Transports en 2004. Ce plan porte sur des actions de sensibilisation au titre de prévention, la protection et le nettoyage tant du matériel roulant que des infrastructures sensibles.

Art. 50. La S.N.C.B. mènera une politique active en faveur des personnes à mobilité réduite de manière à ce que cette clientèle puisse recourir au transport ferroviaire. Cette politique porte sur deux axes principaux, d'une part, la suppression des obstacles liés au matériel roulant pour permettre l'accès autonome au transport et, d'autre part, la fourniture d'une assistance aux personnes qui en font la demande.

La S.N.C.B. met en service, au plus tard le 1er octobre 2005 un numéro d'appel national où les personnes moins valides peuvent s'adresser en semaine ou le week-end pour :

- obtenir des renseignements quant à leurs déplacements porte à porte à effectuer partiellement ou totalement en train;
- l'organisation des déplacements précités; l'opérateur doit garantir à la personne moins valide qu'elle sera prise en charge par du personnel S.N.C.B. ou mandaté par la S.N.C.B. à partir de son arrivée dans la gare de départ qui lui est renseignée jusqu'à sa gare d'arrivée (y compris dans la gare de correspondance éventuelle); il prend ensuite toutes les dispositions internes pour garantir cette prise en charge.

Les personnes moins valides peuvent être accueillies pendant la période de circulation des trains, dans les gares où une assistance aux personnes moins valides est prévue.

Un réseau de gares qui seront entièrement accessibles sera développé en concertation avec Infrabel et la S.N.C.B. Holding.

A 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 totale (1) au moyen d'ascenseurs, de rampes ou dispositifs équivalents. De son côté, la S.N.C.B. garantit dans ces 24 gares une assistance aux personnes à mobilité réduite. Le choix et le planning de ces gares et dispositifs se font en concertation avec Infrabel et la S.N.C.B. Holding, et en ce qui concerne le transport national de personnes, avec la S.N.C.B. en particulier. Dans ces gares, la S.N.C.B. veille à l'accueil qui s'impose pour ces personnes.

La S.N.C.B. s'engage à prévoir des équipements spécifiques pour les personnes à mobilité réduite lors de l'achat de matériel roulant neuf (y compris le matériel RER).

Le Conseil supérieur national des handicapés fait office d'interlocuteur unique pour la concertation avec les différents groupements et associations gérant cette problématique. La S.N.C.B. Holding est l'interlocuteur représentant le Groupe et l'avis de ce conseil doit être sollicité à son initiative.

Art. 51. Dans le cadre de la mise en oeuvre de son système de Qualité, la S.N.C.B. développe et assure le suivi d'indicateurs représentatifs de la qualité de service. Ces indicateurs couvrent les grandes catégories de critères de la qualité de service, à savoir : le respect du sillon, l'information, le confort, la sécurité, l'accessibilité, la propreté et les relations entre le personnel et les clients. Les indicateurs retenus ainsi que leur pondération sont soumis pour approbation au Ministre des entreprises publiques. Ils répondent aux normes de qualité européennes dans le domaine du transport voyageurs (norme EN 13816 et norme EN 15140).

La S.N.C.B. propose ces indicateurs en nombre limité en s'assurant qu'ils sont financièrement justifiés, objectivables, fidèles aux phénomènes étudiés, qu'ils répondent à un véritable besoin en matière de gestion de la qualité et qu'ils correspondent aux attentes les plus importantes du client.

La S.N.C.B. réalise un reporting régulier de ces indicateurs et fixe des niveaux d'exigence à maintenir, en fonction des attentes des clients. Les écarts enregistrés entre les performances réalisées et les niveaux d'exigences sont analysés et donnent lieu, si besoin en est, à des plans d'actions d'améliorations du service, le cas échéant, en concertation avec S.N.C.B.-Holding. La S.N.C.B. propose régulièrement l'adaptation de sa liste d'indicateurs en fonction de l'évolution des attentes des clients.

Afin de garantir la qualité, la S.N.C.B. conclut les SLA nécessaires avec, entre autres, la S.N.C.B. Holding et Infrabel.

Le Comité Consultatif des Usagers déplore que lors de la détermination et de l'élaboration des indicateurs de qualité qui concernent pourtant de près les usagers, il ne soit en aucune manière consulté ou même impliqué, et que la plupart des recommandations formulées dans ce domaine (via de nombreux avis) soient la plupart du temps ignorées ou rejetées.

Art. 52. La S.N.C.B. organise quatre fois par an un baromètre de qualité, lequel intégrera les divers aspects relatifs à la qualité du service rendu.

Les usagers se posent de nombreuses questions concernant ce baromètre de qualité, pas tellement au niveau de la parfaite objectivité des enquêtes, mais plutôt au niveau de l'interprétation de leurs résultats.

Art. 53. En matière d'environnement et de développement durable, la S.N.C.B. prend, en conformité avec les législations et réglementations régionales, les mesures les plus adéquates.

A l'égard des riverains et des citoyens, la S.N.C.B. 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.

La S.N.C.B. s'inscrit et participe aux politiques des autorités publiques fédérales, régionales et locales relatives à l'environnement et au développement durable.

La S.N.C.B. fait 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 dans la limite des crédits budgétaires disponibles.

Le Comité souscrit à ces objectifs (voir art. 1), mais espère qu'ils s'étendront à tous les aspects du système ferroviaire, donc aussi sur le plan de l'offre (voir art. 13) et des parkings des gares (art. 40bis).

Art. 54. Dans toutes les politiques de transport efficaces, l'intermodalité complète les services d'intérêt général au service de citoyens. En particulier, dans le domaine du transport de passagers, des 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, la S.N.C.B. développe des synergies avec la S.N.C.B. Holding, Infrabel et les autres partenaires concernés pour assurer les meilleures conditions d'utilisation du mode ferroviaire en complémentarité avec les autres modes, en particulier :

- . des aménagements des gares visant la meilleure interface entre les modes, tels que :
 - accès et cheminements;
 - points d'information et de vente;
 - espaces d'attente et de services;
 - installations sanitaires;

- espace de stationnement pour véhicules automobiles et vélos;
 - espace « dépose minute »;
 - espace taxi;
 - espace pour transports collectifs publics (tram - métro - bus) et privés;
- . de l'entretien, la construction et l'adaptation des aménagements par des accords de partenariat avec les autorités et sociétés organisant la mobilité et le transport de personnes.

La S.N.C.B. s'associe à la S.N.C.B. Holding et à Infrabel pour établir un plan d'action annuel, notamment dans le cadre spécifique de la mise en oeuvre du RER de, vers et autour de Bruxelles, telle que prévue par la Convention du 4 avril 2003 y relative.

Pour l'intermodalité, il manque la rubrique importante "correspondances avec le transport régional - même si cela a déjà été signalé précédemment - qui est l'un des fers de lance de l'intermodalité entre les différentes formes et les différents systèmes de transport public.

Art. 55. La S.N.C.B. fournit au Ministre des Entreprises publiques pour le 31 décembre 2005 un rapport d'évaluation sur l'amélioration de la desserte et le processus de concertation mis en place pour les relations locales (L) suivantes : Liège-Jemelle; Charleroi-Couvin; Bertrix-Virton; Mol-Hasselt; Gand-Eeklo et Anvers-Boom-Puurs.

Elle poursuit sa collaboration avec les différents Comités de lignes existants.

Le rapport précité contiendra également des propositions relatives aux modalités de concertation qu'il convient de maintenir ou d'améliorer concernant ces relations.

Le Comité estime:

- *que les comités de ligne effectuent un excellent travail;*
- *que le suivi de l'offre et de la qualité sur ces lignes requiert une évaluation permanente (le travail ne peut donc pas être "terminé" et ne le sera jamais);*
- *que d'autres lignes et services ferroviaires entrent en ligne de compte pour les comités de ligne, à l'initiative ou non des voyageurs (ou organisations de voyageurs) concernés.*

Art. 56. Chaque année, la S.N.C.B. prend l'initiative d'au moins une action de promotion destinée à attirer une clientèle nouvelle vers le mode ferroviaire, liée à un thème spécifique ou un événement particulier. Ces actions de promotion seront rassemblées sous un dénominateur commerciale unique que la S.N.C.B. s'engage à présenter au Ministre des Entreprises publiques avant le 1er juillet 2005.

La S.N.C.B. organise chaque année, en collaboration avec les autres sociétés de transport public, une journée Train-Tram-Bus dans sa forme actuelle ou selon un nouveau concept. La promotion du train et de l'intermodalité avec d'autres formes de transport public (tram, bus, métro), constitue l'objectif de base.

Le Ministre de la Mobilité fixe la date de la journée TTB. L'élaboration de cette journée se fait en concertation entre le Ministre de la Mobilité, la S.N.C.B. et les autres sociétés de transport public.

Art. 57. La S.N.C.B. continue à s'inscrire dans une politique de développement de l'usage du vélo pour les déplacements de loisirs comme pour ceux vers les lieux de travail ou l'école.

Dans ce cadre, elle favorise :

- le transport de vélos dans des voitures adaptées lors de nouvelles commandes de matériel;
- la mise à disposition de vélos de location à des points d'arrêt situés dans les régions à vocation touristique.

Contrairement aux dispositions de cet article, on constate que le nombre de gares où une location de vélos est possible diminue systématiquement, dans une mesure telle qu'au sud du sillon Sambre et Meuse, on ne propose pratiquement plus de location de vélos alors qu'il s'agit d'une région touristique par excellence.

Le Comité demande que pour les vélos de location, le terme "promouvoir" soit complété par une série de points d'actions concrets et contraignants, comme une meilleure répartition géographique de la location de vélos, un plus grand nombre de gares de location de vélos au sud du sillon Sambre et Meuse, la conclusion d'accords de collaboration avec des loueurs de vélos locaux (et leur intégration dans le réseau), l'élaboration de conditions d'utilisation plus conviviales pour les clients, ainsi qu'une meilleure promotion du produit, qui est pour l'instant pratiquement abandonné à son sort en attendant une fin prochaine. Voir aussi avis 99/01.

Art. 58. La DGTT est associée aux procédures de suivi de la qualité décrites aux articles 40 à 57 et reçoit les résultats complets des enquêtes au plus tard deux mois après leur réalisation.

Pour le 30 avril de chaque année, la S.N.C.B. communique au Ministre de la Mobilité, au Ministre des Entreprises publiques et à la DGTT un rapport circonstancié concernant toutes les matières visées dans le présent chapitre. Ce rapport présente des éléments objectifs permettant d'évaluer les résultats de la politique de la S.N.C.B. au cours de l'exercice précédent ainsi qu'un plan d'action pour les années ultérieures.

Pour 2005, le rapport sera basé sur les critères de qualité repris dans le précédent contrat de gestion.

VIII. Sécurité du personnel, des voyageurs et du transport de marchandises - sécurité d'exploitation

Art. 59. La S.N.C.B. s'engage à poursuivre la politique menée afin de promouvoir la sécurisation à bord des trains. Dans ce cadre, elle prévoit la formation et l'équipement nécessaires pour les accompagnateurs de train et les brigades spéciales de contrôle (brigades BSC).

La S.N.C.B. mène sa politique en collaboration avec CSS (Corporate Security Service) et ses divisions B-Security (le service interne de gardiennage) et Securail (le service de sécurité des chemins de fer), qui relèvent de la compétence de la S.N.C.B. Holding.

Le renforcement du sentiment de sécurité des voyageurs et du personnel dans les trains de fin de soirée (entre autres l'accompagnement par deux accompagnateurs de train au lieu d'un seul et le déploiement des brigades BSC sur l'ensemble du réseau); ceci peut cependant pour les trains exposés aux agressions, nécessiter la mise en oeuvre de moyens (personnel, moyens financiers) supplémentaires non disponibles.

Le contrôle social à bord des trains dépend aussi de l'occupation moyenne par voiture. Pour cela, la SNCB doit si possible procéder de manière plus systématique au raccourcissement des trains de soirée et/ou à la fermeture des voitures excédentaires, surtout sur les lignes à risque.

Le Comité déplore que ce Contrat de gestion n'accorde aucune attention à la sécurité sociale dans et autour des gares, qui est trop souvent compromise par la fermeture des guichets et du bâtiment de gare, ce qui relève en grande partie de la responsabilité de la SNCB (Exploitant) (voir avis 05/05).

Art. 60. La S.N.C.B. collabore activement avec la S.N.C.B. Holding pour l'établissement du plan de sûreté annuel dans lequel sont formulés les objectifs pour l'année suivante en matière de sécurité sociale à bord des trains et de protection du transport de marchandises.

En ce qui concerne le transport de marchandises, ce plan tiendra notamment compte :

- 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 1er janvier 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 1er juillet 2005).

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.

Art. 61. La S.N.C.B. apporte 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.

Art. 62. Sur l'infrastructure ferroviaire destinée au transport de marchandises et dont la S.N.C.B. assure la gestion ou est propriétaire, la S.N.C.B. veille à ce que son propre personnel mais aussi le personnel des autres entreprises ferroviaires actives dans le secteur marchandises, connaisse et respecte le plan de sûreté, ou au moins la partie de ce plan qui s'applique à cette infrastructure.

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.

La S.N.C.B. donne son accord pour que des caméras et autres systèmes de sécurité qui seront gérés par CSS, soient installés dans le cadre du projet MALAGA approuvé par le conseil d'administration de la S.N.C.B. le 29 octobre 2004, à certains endroits à risques relevant de sa gestion, dans le respect de la législation sociale applicable à cette matière.

Art. 63. En sa qualité d'entreprise ferroviaire, la S.N.C.B. applique le Règlement Général pour l'Utilisation de l'Infrastructure ferroviaire (RGUIF), de manière à garantir le plus haut niveau de sécurité des circulations des trains.

Elle assure la bonne information et formation continues de son personnel (concerné par la sécurité d'exploitation) à l'application correcte du RGUIF et elle édite, actualise et diffuse à cet effet, tout matériel didactique nécessaire, comme, par exemple, le manuel du conducteur, le manuel de l'accompagnateur, etc. Elle réalise régulièrement, et sur base systématique, des contrôles et des audits internes de la bonne application du RGUIF et des instructions de sécurité d'exploitation données à son personnel.

Conformément au RGUIF 3.1.1, la S.N.C.B. transmet avant chaque 1er décembre son programme annuel de sécurité pour l'année qui suit à la DGTT et à Infrabel.

Sur les parties de l'infrastructure ferroviaire dont la gestion est confiée, entièrement ou partiellement, à la S.N.C.B. ou dont la propriété lui est transférée, ce qui est notamment le cas de certains terminaux ou faisceaux de voies, la S.N.C.B. assure, outre l'application du RGUIF par ses propres services et par les autres entreprises ferroviaires qui accèdent à cette infrastructure, la bonne application des normes et règles

de sécurité relatives à la gestion et à l'exploitation de l'infrastructure.

Elle collabore avec les 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.

Art. 64. Un groupe de travail, composé de membres d'Infrabel, de la S.N.C.B. Holding, de la S.N.C.B. 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.

Art. 65. La S.N.C.B. collabore activement avec la S.N.C.B. Holding pour l'établissement d'un plan d'action suite aux constats de l'audit de la sécurité d'exploitation à la S.N.C.B., effectué en 2003-2004 à la demande du Ministre de la Mobilité. Le projet de plan d'action est soumis, via la S.N.C.B. Holding, à la DGTT et au Ministre de la Mobilité pour le 31 mars 2005 au plus tard. La S.N.C.B. met tout en oeuvre afin d'exécuter ce plan d'action et via la S.N.C.B. Holding, elle 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 de la S.N.C.B. d'un système de gestion formalisé pour la sécurité d'exploitation.

Le processus de création et de mise en oeuvre de ce système de gestion est soutenu par la S.N.C.B. Holding, qui assurera également une cohérence et une coordination optimales entre les systèmes d'Infrabel et de la S.N.C.B..

En collaboration avec les autorités publiques compétentes, la S.N.C.B. Holding et Infrabel, la S.N.C.B. collabore par ailleurs activement, à :

- la planification de l'action, de l'alerte et de l'information dans les cas d'urgence;
- la gestion des situations de crise provoquées par des accidents d'exploitation ou d'autres incidents ou accidents, des catastrophes, des attentats qui se produisent dans ou à proximité d'installations appartenant à la S.N.C.B. Holding, à Infrabel ou à la S.N.C.B..

La S.N.C.B. met tout en oeuvre pour améliorer la couverture GSM pour son personnel.

Art. 66. En ce qui concerne le transport de marchandises dangereuses, outre le respect impératif du RID par la S.N.C.B. :

- la S.N.C.B. optimise son système d'information qui permet, tant pour la S.N.C.B. que pour Infrabel et le service Sécurité et Environnement de la S.N.C.B. Holding, de vérifier facilement et en temps réel quels produits dangereux sont présents dans quelle quantité et dans quels wagons transportés, triés ou traités par la S.N.C.B., ce à tout moment et à tout endroit du réseau. Cela peut se faire via l'adaptation du système GEM existant ou l'application d'un autre système informatique, une attention spécifique devant être accordée à un échange de données correct au sujet des trains qui viennent de réseaux voisins et qui transportent des marchandises dangereuses. La S.N.C.B. présente le système optimisé à la DGTT, au plus tard dans le courant du mois de juin 2005, et le système doit être opérationnel pour le 30 juin 2005 au plus tard. En attendant, la S.N.C.B. renforce ses contrôles en matière d'exactitude des données introduites dans le système GEM, en accordant une attention particulière aux trains qui viennent de réseaux voisins;
- la S.N.C.B. transmet le rapport annuel du conseiller à la sécurité RID de la S.N.C.B. tel que visé à l'article 6, § 2, de l'arrêté royal du 1er juillet 1999 concernant la désignation ainsi que la qualification professionnelle de conseillers à la sécurité pour le transport par route, par rail ou par voie navigable de marchandises dangereuses, au ministre compétent et à la DGTT au plus tard le 30 avril de l'année suivant la période à laquelle le rapport a trait.

Art. 67. La S.N.C.B. collabore activement avec Infrabel à l'établissement d'un rapport annuel de sécurité en matière d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, tel que visé à l'article 7 de l'arrêté royal du 12 mars 2003 relatif aux conditions d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire.

IX. Règles de conduite à l'égard des tiers

Art. 68. En ce qui concerne l'équipement destiné au transport de voyageurs, la S.N.C.B. met ses dépôts pour bagages et ses consignes à la disposition des voyageurs de toutes les entreprises ferroviaires sans aucune discrimination.

En ce qui concerne le transport de marchandises, la S.N.C.B. garantit à toutes les entreprises ferroviaires un accès non discriminatoire à l'équipement ferroviaire à condition que ces éléments soient considérés comme des facilités essentielles et dont soit la gestion et l'exploitation soit la propriété, la gestion et l'exploitation lui sont confiées pour des raisons organisationnelles.

Art. 69. En application des dispositions de la loi du 21 mars 1991 précitée, la S.N.C.B. collabore avec le Comité Consultatif des Usagers et le Service de Médiation installé à la S.N.C.B. Holding.

La S.N.C.B. 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 S.N.C.B. Holding organisera dans ce cadre les modalités pratiques de rapportage et de concertation entre les organes de gestion de la S.N.C.B. Holding et de la S.N.C.B. et le service de médiation.

La S.N.C.B. Holding coordonne aussi les discussions entre ledit service et le Ministre de la Mobilité.

Art. 70. La S.N.C.B. s'engage dans ses relations avec le Comité Consultatif des Usagers :

- à répondre dans un délai raisonnable via la S.N.C.B. Holding à tous les avis émis par le Comité Consultatif des Usagers. La réponse doit être la plus complète possible et motivée surtout lorsque les mesures proposées ne sont pas retenues;
- à communiquer les informations requises avant que des décisions définitives ne soient prises;
- à informer ledit Comité dans un délai raisonnable des adaptations importantes qu'elle envisage d'apporter au plan de transport des services de train, ainsi qu'aux tarifs.

Le Comité demande que la SNCB fournisse les informations requises dans un délai raisonnable avant que les décisions définitives ne soient prises. Pour des dossiers d'une certaine importance, comme par ex. le présent contrat de gestion, le Comité demande un délai d'au minimum un mois, afin de lui permettre d'émettre ses avis d'une manière décente et conséquente.

X. Relations financières entre l'Etat et la S.N.C.B.

a. Dotations d'investissements.

Art. 71. Pour la réalisation des investissements prévus dans le cadre de l'exercice de ses missions de service public, visés à l'article 24 du présent contrat de gestion et inscrits dans le plan 2004-2007, la S.N.C.B. reçoit une dotation à charge du budget de l'Etat.

Pour 2005, et pour 2006 tant que l'avenant au contrat de gestion n'a pas été approuvé pour les trois sociétés cette dotation est une partie de l'enveloppe globale des investissements ferroviaires à charge de l'Etat, dont le montant s'établit à euro 814.897 milliers pour 2005 et lui sera versé par la S.N.C.B. Holding.

A partir de 2006, l'Etat garantit une dotation d'investissements, dont le montant global pour les trois sociétés anonymes de droit public est le suivant :

2006 : euro 927.579 milliers euro

2007 : euro 962.862 milliers

2008 : euro 998.222 milliers

2009 : euro 1.033.656 milliers

2010 : euro 1.069.168 milliers

2011 : euro 1.097.756 milliers

2012 : euro 1.133.425 milliers.

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.

Sur ces montants globaux, et avant toute répartition, une somme de 7 millions euro par année sera prélevée au bénéfice du Holding de 2006 à 2010 pour compléter les investissements relatifs aux parkings pour les voyageurs.

Les montants précités exprimés en euros 2005 sont indexés selon le principe repris en annexe 11 point II.

Les montants précités relatifs aux années 2007 et 2008 sont susceptibles d'être réduits si le produit des ventes de terrains transférés au FIF n'atteint pas 300 mio euro au 31 décembre 2007. La différence entre le produit réalisé et 300 mio euro sera imputé sur les dotations 2007 et 2008.

Pour l'année 2005, et pour 2006 tant que l'avenant précité n'a pas été approuvé par les trois sociétés les crédits sont ventilés sous forme d'avance entre les trois sociétés anonymes de droit public sur la base des montants portés à charge de l'Etat tels qu'inscrits au programme annuel d'investissements, établi conformément à l'article 25 du présent contrat de gestion. 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.

La S.N.C.B. doit élaborer son programme 2005 à 2007, en concertation avec Infrabel et la S.N.C.B. Holding. Celui-ci est présenté par la S.N.C.B. Holding au Ministre des Entreprises publiques pour le 30 septembre 2005, avec l'accord de la S.N.C.B. et d'Infrabel.

Après approbation par le Ministre des Entreprises publiques, les montants garantis par l'Etat à la S.N.C.B. pour les années 2005 à 2007 sont intégrés dans l'avenant au présent contrat de gestion à conclure avant le 31 décembre 2005.

Les modalités de révision de la répartition des crédits entre les trois sociétés pour les deux dernières années sont prévues par ledit avenant.

Toute proposition de révision est présentée par la S.N.C.B. Holding et, le cas échéant, entraîne un

amendement des programmes d'investissements des trois sociétés.

La S.N.C.B. doit élaborer son programme 2008 à 2012, en concertation avec Infrabel et la S.N.C.B. Holding. Celui-ci est présenté par la S.N.C.B. Holding au Ministre des Entreprises publiques pour le 31 mars 2007, avec l'accord de la S.N.C.B. et d'Infrabel.

Art. 72. Tout écart positif ou négatif, à la clôture des comptes de l'année t de la S.N.C.B., entre sa part de la dotation d'investissements pour missions de service public, éventuellement révisée et la réalisation effective de la partie du programme d'investissements à charge de l'Etat, 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, la S.N.C.B. 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'Etat et les investissements réalisés cumulés depuis le 1er janvier 2005.

Il comprend, outre le bilan, compte de résultats et annexes 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 1er 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 71 qui est octroyée pour l'année t+1 à la S.N.C.B., et sa justification en termes de dépenses d'investissements est intégrée dans le cadre de l'amendement de l'année t+1 présenté par la S.N.C.B..

Le solde négatif éventuel, dû à un dépassement des dépenses d'investissements de la S.N.C.B. 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 de la S.N.C.B. à l'apurement du surplus d'investissement de l'année t.

Art. 73. La S.N.C.B. s'engage à disposer de matériel roulant spécifique RER pour assurer la desserte RER conformément à l'article 22.

Conformément à la décision du Conseil des Ministres d'Ostende des 20 et 21 mars 2004, l'Etat assure la couverture - tant en capital qu'en intérêts - du matériel roulant RER.

Avant le 30 septembre 2005, la S.N.C.B. présente au Ministre des Entreprises publiques, en concertation avec la S.N.C.B. Holding et Infrabel, une proposition d'acquisition de matériel spécifique RER et des modalités de son financement.

Art. 74. Sur le montant global de euro 1.612.000 milliers que l'Etat s'est engagé à apporter progressivement au fonds RER, euro 56.000 milliers minimum sont réservés au matériel spécifique RER.

En exécution de la décision du Conseil des Ministres des 20 et 21 mars 2004, l'Etat examinera les modalités de financement du matériel au-delà de ce montant.

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

En 2005, sur le montant global de euro 103.500 milliers mis à la disposition d'Infrabel, de la S.N.C.B. Holding et de la S.N.C.B., un montant de 23.500 milliers euro est destiné au matériel roulant.

La S.N.C.B. doit élaborer son programme d'investissements associé au RER pour la période de 2005 à 2007, en concertation avec Infrabel et la S.N.C.B. Holding. Ce programme est présenté par la S.N.C.B. Holding au Ministre des Entreprises publiques pour le 30 septembre 2005, avec l'accord de la S.N.C.B. et d'Infrabel.

Après approbation par le Ministre des Entreprises publiques, les montants garantis par l'Etat à la S.N.C.B. pour chacune de ces années sont intégrés dans l'avenant au présent contrat de gestion à conclure avant le 31 décembre 2005.

Les modalités de révision de la répartition des crédits entre les trois sociétés pour les deux dernières années sont prévues par ledit avenant. Toute proposition de révision est présentée par la S.N.C.B. Holding et, le cas échéant, entraîne un amendement des programmes d'investissements des trois sociétés.

La S.N.C.B. doit élaborer son programme 2008 à 2012, en concertation avec Infrabel et la S.N.C.B. Holding. Ce programme est présenté par la S.N.C.B. Holding au Ministre des Entreprises publiques pour le 31 mars 2007, avec l'accord de la S.N.C.B. et d'Infrabel.

Art. 75. La S.N.C.B. s'engage à tout mettre en oeuvre pour respecter le niveau des dépenses d'investissements pour ses missions de service public que lui assurent les moyens mis à sa disposition prévus aux articles 71 et 74.

b) Dotations d'exploitation.

Art. 76. La S.N.C.B. reçoit, à charge du budget du Service public fédéral Mobilité et Transports, une dotation d'exploitation visant à compenser les coûts engagés dans la réalisation de ses missions de service public.

La dotation couvre :

- l'offre des trains ordinaires de voyageurs intérieurs et transfrontaliers, mise en place en application des articles 10 à 23 y compris;
- les réductions sur les tarifs applicables au transport intérieur de voyageurs et gratuités en faveur de catégories de bénéficiaires pour des raisons sociales, patriotiques, professionnelles et européennes, telles que décrites à l'article 34 et reprises à la partie 1 de l'annexe 8.

Toutes réductions ou gratuités nouvelles applicables au transport intérieur de voyageurs, imposées par l'Etat, font l'objet d'une compensation fixée par avenant au présent contrat de gestion.

La perte de recettes de la S.N.C.B. résultant d'autres réductions tarifaires et gratuités dont le relevé est repris en partie 2 de l'annexe 8 est intégralement compensée par les départements ministériels et organismes concernés, dans le cadre de conventions signées entre eux et la S.N.C.B..

L'Etat garantit une dotation d'exploitation dont le montant global pour les trois sociétés anonymes de droit public s'élève pour 2005 à euro 1.083.721 milliers, à indexer annuellement conformément à l'annexe 11 point I.

Ce montant comprend les charges de personnel du Service technique d'appui ferroviaire et les coûts du personnel transféré en vertu de l'article 98 de l'arrêté royal du 12 mars 2003 relatif aux conditions d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire. Le STAF disparaîtra dans le courant de l'année 2005. Le personnel transféré en vertu de l'article 98 précité sera intégré, dans le courant de l'année 2005, dans le service de sécurité ferroviaire préfigurant l'autorité de sécurité à mettre en place dans le cadre de la transposition du 2ePaquet ferroviaire. Ce service sera composé de 25 équivalents temps plein. Dès sa mise en place officielle, l'ensemble des coûts afférents au personnel le composant sera financé directement par le budget de l'Etat. La dotation précitée, due par l'Etat au groupe S.N.C.B., sera simultanément réduite à concurrence de l'ensemble des coûts afférents aux 25 ETP précités. Cette adaptation sera arrêtée dans l'avenant à conclure avant le 31 décembre 2005.

Les crédits relatifs à l'exercice 2005 sont payés par la S.N.C.B. Holding à la S.N.C.B. sous la forme d'avance sur la base d'un pourcentage provisoire correspondant à 100 % du montant de l'allocation de base 51.10.31.02, à 10,27 % du montant de l'allocation de base 51.10.31.03, 100 % de la partie de l'allocation de base 51.10.31.07 réservée aux réductions tarifaires reprises en annexe 8, partie 1.

Pour le 30 juin 2005, chaque société arrêtera ses comptes et les soumettra à un audit complet pour le 30 septembre 2005.

La S.N.C.B. Holding remettra, pour le 15 décembre 2005 au Ministre des Entreprises publiques, les comptes du 1er semestre 2005 audités ainsi que le plan d'entreprise consolidé 2006-2007 visé à l'article 91 assortis d'une proposition de clé de répartition définitive pour les années 2005, 2006 et 2007, avec l'accord de la S.N.C.B. et d'Infrabel. Cette clé de répartition peut s'écarter de la clé provisoire qui a servi aux versements des avances.

La clé de répartition définitive des dotations d'exploitation devra être fixée de manière à ne pas affecter le traitement des trois sociétés dans les Comptes nationaux. En d'autres termes, le ratio « produits propres hors production immobilisée/charges totales hors production immobilisée et résultats financiers » devra rester supérieur à 50 % pour chacune d'elles.

Les plans d'entreprise (et les clés de répartition qui en découlent) se baseront sur une actualisation des mécanismes énoncés dans les plans d'entreprise approuvés en septembre 2004, y compris le principe de compensation des services via, entre autres, la facturation de ces services au prix coûtant. La S.N.C.B. Holding veillera en particulier à ce que l'enveloppe globale des dotations n'excède pas le montant alloué par l'Etat. En outre, elle veillera aussi à ce que les efforts de rationalisation soient équitablement répartis sur la base d'un inventaire objectif des coûts supportés par les trois sociétés en ce qui concerne leurs missions de service public telles que définies dans leur contrat de gestion, ce en vue.

Après accord du Ministre des Entreprises publiques, ces clés de répartition ainsi que les montants définitifs de la dotation de la S.N.C.B. Holding pour les années 2005, 2006 et 2007 seront intégrés dans l'avenant au présent contrat de gestion à conclure avant le 31 décembre 2005.

Si dans le cadre de la négociation de l'avenant précité, il apparaît qu'il serait utile de modifier le montant des avances mentionnées ci-dessus, il est procédé à ladite modification par décision du Ministre des entreprises publiques sur proposition des 3 sociétés.

La dotation 2007 est éventuellement majorée par avenant au présent contrat de gestion pour tenir compte des dispositions envisagées au dernier alinéa de l'article 31, relative au trafic transfrontalier.

On ne sait pas clairement quelle offre est couverte par la dotation d'exploitation :

- *l'offre minimum telle que définie dans les articles cités?*
- *l'offre actuelle?*
- *l'offre sur la base du coût actuel? Du coût réel?*

Art. 77. Complémentairement à la dotation visée à l'article 76, la S.N.C.B. reçoit, à charge du budget de

l'Etat une dotation d'exploitation exprimée en euros 2005 visant à compenser les coûts associés aux dessertes intérieures par trains à grande vitesse. Pour l'année 2005, cette dotation s'élève à 7,016 m euro et pour l'année 2006 à 6,996 m euro et versée proportionnellement au nombre de jours où la desserte visée à l'article 21 est assurée. Le calcul des jours où la prestation ne serait pas assurée neutralise les cas de force majeure ou les événements extérieurs à la S.N.C.B.

La dotation de 2005 est réduite à concurrence du montant équivalant à la part de l'augmentation de la facture de la S.N.C.B. à l'Etat pour les cartes train des Services publics fédéraux, liée au passage du prix de la carte train annuelle de 9 à 10 mois. Ce montant ne peut dépasser 3.759 m euro .

Les montants sont indexés suivant les dispositions reprises en annexe 11 point I.

La dotation à prévoir pour 2007 sera fixée par avenant, compte tenu des dispositions de l'article 21, dernier alinéa. La S.N.C.B. transmet à la DGTT, sur la base des comptes annuels, le détail des recettes et dépenses liées à ces dessertes pour l'exercice écoulé ainsi qu'une projection pour les quatre années suivantes, pour le 15 avril de chaque année.

Art. 78. Complémentaire à la dotation visée à l'article 76, l'Etat 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, comme prévu à l'article 74, est à charge de l'Etat.

Pour les années 2007 à 2010, ce montant est estimé en euro 2005 pour les 3 entreprises publiques du groupe, comme suit :

2007 : euro 9.188 milliers

2008 : euro 9.188 milliers

2009 : euro 32.041 milliers

2010 : euro 46.356 milliers.

La mise à disposition de ces montants est liée à la mise en oeuvre de la desserte RER. La S.N.C.B. s'engage à mettre en oeuvre la desserte RER, conformément aux dispositions détaillées à l'article 22.

La répartition de la dotation entre les trois sociétés est fixée par l'avenant pris avant le 31 décembre 2005. Ces dotations sont indexées selon le principe repris en annexe 11, point I.

c) Compensation domicile-travail.

Art. 79. Au titre de contribution pour les obligations de réductions tarifaires décrites à l'article 35 et des modalités fixées à l'annexe 9, l'Etat verse à la S.N.C.B. complémentaire à la dotation visée à l'article 76 les montants suivants, exprimés en euros courants

Pour la consultation du tableau, voir image

d) Affectation des bénéfiques.

Art. 80. Sans préjudice de l'article 52 des statuts et de l'article 616 du Code des sociétés, en cas de cash flow provenant d'un bénéfice sur l'exercice de sa mission de service public, la S.N.C.B. veille à affecter celui-ci à l'amélioration de la structure financière propre aux activités de missions de service public et à l'amélioration de la qualité.

XI. Versement des contributions et compensations financières de l'Etat

Art. 81. Pour l'exercice 2005, les modalités de versement de la dotation aux investissements visée à l'article 71 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 de la nouvelle S.N.C.B. tel que modifié par l'arrêté royal du 30 décembre 2004. L'Etat verse cette dotation à la S.N.C.B. Holding qui en reverse une partie à la S.N.C.B. sous forme d'avances suivant l'échéancier des versements de l'Etat 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'Etat directement à la S.N.C.B. (2), est conditionné à l'article 87.

La justification de ces versements qui est impartie à la S.N.C.B. respecte les procédures reprises aux articles 24 à 30 du contrat de gestion.

A partir de l'année 2006, les versements par l'Etat, à la S.N.C.B., de sa dotation annuelle pour les investissements à réaliser dans le cadre de l'exercice de ses missions de service public sont effectués auprès de la S.N.C.B. 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'Etat continue à verser la dotation d'investissements globale à la S.N.C.B. Holding qui en verse une partie à la S.N.C.B. sous

forme d'avances dont question à l'article 71.

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 71.

Art. 82. La S.N.C.B. justifie l'utilisation des moyens financiers mis à sa disposition pour ses propres investissements RER par l'extrait du rapport d'évaluation annuel relatif à l'exécution de son programme d'investissements 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 25.

Art. 83. 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'Etat verse la dotation d'exploitation visée à l'article 76 à la S.N.C.B. Holding qui la reverse à la S.N.C.B. au titre d'avances pour 2005, selon les modalités déterminées à l'article 76 et, pour 2006, proportionnellement au business plan à remettre pour le 15 novembre 2005, suivant l'échéancier des versements de l'Etat, 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^e 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 88;
- le crédit initial de l'année t est ajusté soit à la hausse, soit à la baisse, sur la base de l'indexation réelle. 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'Etat directement à la S.N.C.B.

Art. 84. En 2005, l'Etat verse à la S.N.C.B. la dotation d'exploitation prévue à l'article 77. Le montant de 7.016 milliers euro est réduit conformément aux modalités prévues à l'article 77, 2^ealinéa. Ce montant équivalant à la part de l'augmentation de la facture de la S.N.C.B. à l'Etat pour les cartes train des Services publics fédéraux, liée au passage du prix de la carte train annuelle de 9 à 10 mois est fixé par décision du Ministre du Budget, après examen précis de son calcul. Le solde ainsi déterminé de la dotation de 2005 est versé à la S.N.C.B. deux mois à dater de la décision du Budget et/ou de l'approbation du budget ajusté. Dès 2006, la dotation inscrite au budget est versée à concurrence de 50 % le 31 mars, 40 % le 30 novembre. Les 10 % restants sont versés à l'approbation des comptes de l'année concernée.

Art. 85. A partir de 2007, la dotation d'exploitation pour la mise en exploitation du RER telle que prévue à l'article 78 est ajoutée à celle prévue à l'article 76. Les modalités de versement sont celles prévues aux articles 83 et 88.

Art. 86. La compensation financière visée à l'article 79 est versée auprès de la S.N.C.B. au plus tard le 31 août de chaque année pour autant que le rapport justificatif annuel visé à l'article 39 relatif à l'exercice précédent soit remis le 30 avril au plus tard.

Art. 87. Le versement du solde de la douzième tranche de la dotation d'investissements prévue à l'article 81 est conditionné par la transmission par la S.N.C.B. des éléments suivants à la DGTT :

- la clôture annuelle des comptes avec identification des dépenses d'investissements à charge des missions de service public, des créances ou dettes vis-à-vis de l'Etat en rapport avec la dotation pour investissements de l'Etat;
- tous les documents et renseignements, entre autres les justifications relatives aux écarts entre la programmation et la réalisation des projets, à remettre par la S.N.C.B. 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. 88. Le solde de la douzième tranche des dotations d'exploitation de l'année t prévue à l'article 83 est libéré en tenant compte du nombre de jours où l'offre minimale de trains visée à l'article 10 a été assurée. Le calcul des jours où la prestation ne serait pas assurée neutralise les cas de force majeure ou les événements extérieurs à la S.N.C.B. Il est versé dans les soixante jours à dater de l'approbation des comptes de l'année t par l'assemblée générale des actionnaires de la S.N.C.B.

Art. 89. Les modalités de paiement prévues aux articles 81 à 88 sont respectées sans préjudice des dispositions légales et réglementaires relatives au budget de l'Etat et à la procédure générale de libération des crédits budgétaires.

Art. 90. La S.N.C.B. tient compte des modalités de versement des compensations financières et contributions de l'Etat pour l'élaboration de son budget lequel doit être adopté par le conseil d'administration avant le 31 décembre de l'année précédente.

XII. Plan d'entreprise

Art. 91. 1. Le plan 2003-2005 est la traduction de la stratégie que les trois entreprises publiques ont souhaité mettre en oeuvre 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'Etat 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 :

. la croissance des recettes globales et en particulier des recettes des activités Cargo et du transport intérieur de voyageurs grâce à :

- en ce qui concerne le Cargo, l'adaptation sélective des tarifs sans conséquence négative pour les volumes transportés;

- en ce qui concerne le transport intérieur de voyageurs, une politique tarifaire qui conduit à l'augmentation du nombre de voyageurs transportés de 30 % entre 2000 et 2008 et à la croissance des recettes;

. outre la charge de la dette reprise, le respect par l'Etat 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'Etat au niveau d'exploitation du groupe S.N.C.B. augmentent de façon significative à partir de 2006, comme détaillé en annexe 12;

. 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'Etat et la direction dans cette perspective.

Afin d'atteindre l'objectif défini ci-dessus, la S.N.C.B. 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 novembre 2005. Conformément à l'article 219 de la loi du 21 mars 1991, ce plan sera évalué chaque année.

Ce nouveau plan, qui doit être transmis à la S.N.C.B.-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 S.N.C.B. Holding se charge d'établir pour le 15 décembre 2005, en accord avec la S.N.C.B. et Infrabel, le plan d'entreprise consolidé 2006-2007 des trois S.A. 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, la S.N.C.B. établit un rapport financier trimestriel, démontrant les évolutions dans le sens

de l'objectif financier précité. Elle transmet ce rapport à la S.N.C.B. Holding qui soumet à l'Etat le rapport financier trimestriel consolidé des 3 entités.

A partir de l'entrée en vigueur du contrat de gestion, un rapport trimestriel sur les coûts des investissements est établi par le commissaire du gouvernement.

XIII. Dispositions diverses

Art. 92. La S.N.C.B. répond aux demandes de renseignements émanant du Ministre des entreprises publiques et du Ministre de la Mobilité ainsi qu'aux demandes de la DGTT.

Art. 93. La DGTT reçoit les documents du Conseil d'administration de la S.N.C.B. en même temps qu'ils sont transmis à ses membres.

La S.N.C.B. donne libre accès à ses locaux, ateliers et matériel roulant 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.

Art. 94. Le rapport annuel rédigé par la S.N.C.B. concernant la manière dont la S.N.C.B. a accompli ses missions de service public conformément à l'article 230, § 5, de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques, comprend notamment :

1. une description de la manière dont la S.N.C.B. a accompli chacune de ses missions de service public au cours de l'année écoulée, et des nouveaux projets dont elle a décidé;
2. un commentaire quant à la manière dont elle a exécuté le plan d'entreprise;
3. par mission de service public, un relevé des recettes et des coûts; ces relevés seront éventuellement établis sur la base de données non comptables et ce en attendant qu'un plan comptable permette d'affecter directement les recettes et les coûts; il est donné un détail des principales catégories de recettes et de coûts figurant dans les relevés; les relevés sont également accompagnés d'une explication et d'un commentaire au sujet des estimations et des clés de répartition appliquées; le « transport intérieur de voyageurs avec des trains du service ordinaire » et « la desserte de destinations intérieures par des trains à grande vitesse » sont évoqués séparément sur ce relevé;
4. pour les postes des comptes annuels qui enregistrent les opérations avec l'Etat ou d'autres autorités, une répartition des montants entre ceux provenant d'opérations avec l'Etat et ceux provenant d'autres opérations.

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).

XIV. Suivi et exécution du contrat de gestion

Art. 95. La S.N.C.B. présente à l'Etat, représenté par la DGTT l'ensemble des statistiques dont la liste figure à l'annexe 13, permettant d'assurer un suivi de l'évolution des prestations de la S.N.C.B. dans le cadre de l'exécution du présent contrat de gestion

L'annexe 14 présente la liste des informations, rapports et documents que doit fournir la S.N.C.B. en application des dispositions du présent contrat de gestion.

Art. 96. Au moins une fois par an, un groupe de travail, composé d'un représentant du Ministre des Entreprises publiques et du Ministre de la Mobilité, de représentants de la DGTT et de représentants de la S.N.C.B. Holding, de la S.N.C.B. et d'Infrabel se réunit afin d'évaluer le suivi des contrats de gestion. La première réunion est fixée à fin octobre 2005.

XV. Clauses de sauvegarde

Art. 97. Si, au terme d'un exercice, la S.N.C.B. n'atteint pas les objectifs précisés dans le présent contrat de gestion, elle en examinera les raisons et définira les mesures propres à y remédier qu'elle proposera à l'Etat représenté par la DGTT.

Art. 98. 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. La S.N.C.B. examinera les raisons pour lesquelles les objectifs contractuels ne peuvent être rencontrés et définira, en concertation avec l'Etat représenté par la DGTT, les mesures propres à y remédier.

Le cas échéant, le résultat de la concertation visée à l'alinéa 1er est 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, la S.N.C.B. n'est tenue au respect des délais de présentation d'un nouveau plan annuel d'investissements 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, la S.N.C.B. dispose d'un délai de deux mois pour présenter son plan annuel adapté.

Notes

- (1) 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.
- (2) Ou via la S.N.C.B.-Holding si l'avenant au présent contrat n'est pas encore conclu à la date d'échéance du paiement.

SYNTHESE

1. *Contrairement à ce que l'on attendait, depuis plusieurs années déjà, ce nouveau Contrat de gestion contient peu d'éléments nouveaux, même pas - ou bien peu - au niveau de l'offre. L'offre minimum, comme décrit dans les contrats précédents, évolue à peine, malgré l'accroissement des problèmes de mobilité, et reste largement en deçà de l'offre actuelle, avec des minima hallucinants (par ex. 16 trains par jour vers Liège ou Namur, mais aussi vers Dinant ou Arlon), avec tous les risques de rétrécissement des horaires que cela représente.*
2. *Comme en 1997 la carte (d'ailleurs incomplète) du réseau reprend de nouvelles relations ferroviaires dont la mise en service doit être étudiée – mais qui resta sans suite. Qui sait, la demande (pressante) des pays voisins aura-t-elle plus d'effet et incitera-t-elle à sortir de l'immobilisme dans ces dossiers?*
3. *Les gares (aujourd'hui appelées « haltes ») et leur desserte minimum restent bétonnées dans leur desserte actuelle. Toute allusion à de nouvelles gares dans le Contrat précédent a été soigneusement biffée, malgré le fait que notre société en évolution constante, avec ses nouvelles zones d'habitat et sites économiques, génère de nouveaux besoins en déplacements, y compris par chemin de fer. Le mythe bien ancré selon lequel les petites gares sont un boulet au pied bien superflu reste tenace. Quant aux « haltes principales », celles-ci restent fixées arbitrairement, sans tenir compte de critères socio-économiques reconnus ni de la réalité démographique.*
4. *L'autre mythe, celui qui veut que les bus offrent le même niveau de service que le train, n'a toujours pas disparu du Contrat de gestion, nonobstant l'accroissement de la congestion routière, même si cette position surannée est en contraste frappant avec l'intention d'étudier une exploitation avec l'une ou l'autre forme de Light Rail ⁽¹⁾ et de lancer un projet-pilote sur quelques lignes moins importantes.*
5. *Bruxelles continue d'absorber la majeure partie des moyens mais aussi des intentions. C'est par ex. le cas pour l'intégration tarifaire, qui devrait au moins être étudiée pour les autres grandes agglomérations du pays. D'accord, la capitale est le noeud ferroviaire par excellence, mais trop souvent on oublie que la congestion routière étouffe de plus en plus les autres grandes villes et villes régionales.*
6. *De nombreuses dispositions héritées des Contrats de Gestion précédents restent bien vagues et n'engagent strictement à rien, la SNCB pouvant donc plus d'une fois y aller à sa guise. Mais le Gouvernement lui aussi est en défaut là où c'est après tout son devoir de tenir compte de et d'attirer l'attention sur certaines évolutions sociétales, y compris au niveau de la mobilité et de l'aménagement du territoire.*
7. *Ce Contrat de gestion se distingue par le nombre d'erreurs, imprécisions, hiatus et contradictions, non seulement dans le texte et les données de base, mais aussi dans les renvois à d'autres articles, et même dans les intentions formulées.*
8. *Le Comité Consultatif des Usagers qui, dans le 2^e Contrat de gestion, était impliqué directement ou indirectement dans une dizaine d'articles, a quasiment disparu de ce Contrat de gestion avec l'Exploitant SNCB – à deux articles près. Son avis spécifique à ce sujet n'a d'ailleurs jamais reçu la moindre réponse jusqu'à ce jour. Pourtant, le Comité s'est toujours soigneusement acquitté de sa tâche, malgré des moyens très réduits, et plus d'une fois dans des délais qu'aucune administration ne pourrait respecter.*

¹ le texte ne fait aucune allusion au « train-tram »

Dans ce même Contrat de gestion avec l'Exploitant SNCB, dont certains déclaraient tout récemment encore que c'est le « core business » du Comité, ce dernier n'est plus consulté préalablement à certaines décisions opérationnelles, comme c'était le cas dans le groupe de travail « Plan de Transport », où du travail de qualité de haut niveau fut fourni dans un esprit très constructif. Le Comité ne doit plus non plus être consulté préalablement à par ex. des propositions de fermeture de gares. Il est clair que ses objections fondées dans plusieurs cas concrets ne plaisent pas à tout le monde et irritent certains, même si le Comité reste après tout « consultatif ».

Tout ceci ne pourra empêcher le Comité de persévérer dans la rédaction et l'émission d'avis motivés – avec ou sans les Contrats de Gestion.