

COORDINATION OFFICIEUSE
A.R. du 5 juillet 2005 (M.B. 31.08.05)
A.R. du 16 novembre 2006 (M.B. 29.11.2006)
A.R. du 10 mai 2007 (M.B. 18.06.2007)

CONTRAT DE GESTION
ENTRE L'ÉTAT ET LA SOCIÉTÉ ANONYME DE DROIT PUBLIC
S.N.C.B. HOLDING

Le présent contrat de gestion est conclu en vertu des dispositions de l'article 3 de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques.

Il entre en vigueur au 1^{er} janvier 2005 et vient à échéance le 31 décembre 2007.

Il précise les règles et conditions selon lesquelles la SNCB Holding exerce les missions de service public qui lui sont confiées par l'article 156 de la loi précitée.

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

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

Dans ce contrat, il faut entendre par:

- « Ministre de la Mobilité »: le ministre qui a la régulation 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.
- « Autorité de sécurité » : le Service de Sécurité et d'Interopérabilité des Chemins de fer créé au sein de la Direction générale Transport terrestre.^(**)

I. DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Article 1er

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

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

^(**) A.R. 10.05.2007

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.

Art. 2

La SNCB Holding veille à ce que cette mission de base soit remplie en coordonnant et en soutenant les activités des trois sociétés anonymes de droit public et en s'assurant de la convergence de leurs stratégies et de l'unité du groupe.

2.1. La politique commune est mise en œuvre à la fois par le rôle de support et de coordination dévolu au Holding et par le biais d'organes de concertation spécifiques outils de dialogue permanent entre les 3 sociétés. La SNCB - Holding met notamment en place et anime les organes et structures de concertation suivants:

- le comité de pilotage, organe statutaire, compétent pour accompagner le développement des nouvelles structures, les plans d'entreprise et les problèmes de gestion opérationnelle;
- le Comité des trois CEOs, organe constitué des administrateurs délégués des trois SA de droit public et présidé par l'administrateur délégué de SNCB Holding, qui notamment prépare les réunions du comité de pilotage et s'efforce de concilier les éventuelles divergences d'opinions entre les trois sociétés du groupe. En cas de divergences persistantes, ce comité peut être élargi, sur initiative du Président de comité, aux Présidents des Conseils d'Administration de ces trois sociétés L'ordre du jour est arrêté de commun accord entre les 3 CEO's.
- le comité d'investissement constitué entre les trois sociétés anonymes de droit public et chargé de veiller à la cohérence entre eux des plans d'investissement propres à chacune d'elles;
- la "Task Force Régularité" constituée au sein de la SNCB Holding et chargée d'assurer le suivi des performances du trafic;
- les réunions de coordination présidées par les directeurs de district qui dépendent de la SNCB Holding.

2.2. Elle exerce cette mission de coordination sans préjudice des règles de fonctionnement des deux autres sociétés anonymes de droit public, et à l'exclusion des fonctions dites « essentielles » exercées par Infrabel.

2.3. L'objectif de la mission de coordination est d'assurer:

- l'harmonisation et la cohérence des programmes d'investissement relatifs à chacune des trois sociétés anonymes de droit public et leur mise en œuvre dans le respect des budgets et plannings prévus. Cette concertation s'exerce au sein du Comité d'investissements;

- la garantie du respect de 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;
- la cohérence et la coordination des plans d'entreprise de chacune des trois sociétés anonymes de droit public et la cohérence des obligations contractuelles avec l'État du gestionnaire de l'infrastructure, de l'entreprise ferroviaire et des activités propres à la SNCB Holding;
- l'établissement du plan d'action annuel d'intermodalité pour assurer les meilleures conditions d'utilisation du mode ferroviaire en complémentarité avec les autres modes de transport ;
- l'optimisation de la qualité du service par l'organisation des procédures de concertation nécessaires entre les trois sociétés anonymes de droit public. Cette concertation s'appuie sur la "Task Force Régularité";
- la coordination des mesures à prendre dans le cadre de la sécurité d'exploitation et dans le cadre de la sécurité (sûreté) des voyageurs et du personnel, dont les actions contre le vandalisme;
- la promotion d'une action concertée pour un transport ferroviaire économe en énergie;
- le rapportage du plan de transport et des projets d'adaptation significatives au plan de transport élaboré par la SNCB , à soumettre au Gouvernement pour approbation, conformément à l'article 219, §5, de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques, après concertation au sein du Comité des 3 CEOs ;
- le respect des législations régionales en matière d'environnement et l'organisation de la concertation avec les Régions en la matière (notamment le bruit et les vibrations).

2.4. Dans le cadre de ses activités de support et de coordination de l'ensemble des trois sociétés anonymes de droit public, la SNCB Holding assure également les prestations suivantes:

- Relations avec les autorités publiques

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. À défaut d'un accord, le holding transmet la proposition initiale, plus un rapport à l'autorité publique. Le rapport comprend l'avis du holding et l'opinion d'au moins une des filiales, et sera communiqué à la/aux filiale(s) concernée(s).

La SNCB Holding coordonne après concertation les relations des trois sociétés avec les autorités de tutelle et, de manière plus générale, avec les autorités publiques. En dehors des questions relatives aux fonctions essentielles d'Infrabel, elle coordonne les propositions officielles relatives à l'exécution des missions de service des trois sociétés anonymes de droit public, comme décrit au paragraphe précédent, et centralise le traitement des questions parlementaires.

- Information Technology

La SNCB Holding continue à gérer le réseau IT, en ce compris les contrats de leasing qui s'y rapportent, tant pour le matériel que pour les logiciels utilisés. Elle gère et développe le système mainframe, les systèmes et les applications communes à l'ensemble des trois sociétés à l'exclusion des applications informatiques relatives à la signalisation et à la régulation du trafic.

La SNCB Holding s'engage à ne pas utiliser de réserves de capacités du réseau IT commun à des fins commerciales sans s'être assurée que cette utilisation n'entrave pas les besoins ni les projets de développement de la SNCB et d'Infrabel.

- HR

En sa qualité d'unique employeur de l'ensemble du personnel du Groupe SNCB, quelle que soit son affectation et son statut, et de garant de l'unicité du statut du personnel et du dialogue social, la SNCB Holding veille à l'uniformité des règles de gestion du personnel au sein des trois SA de droit public.

Elle s'assure notamment que les mêmes principes prévalent à l'établissement des organigrammes dans les trois sociétés; dans ce but, elle en place les structures nécessaires pour que toute décision des organes de gestion en cette matière fasse l'objet d'une concertation préalable entre ces sociétés.

Dans le domaine de la formation du personnel, la SNCB Holding, met tout en œuvre pour assurer que la formation de base adéquate, ainsi que la formation continue soit garantie dans les 3 entités du groupe. Elle vise au maintien d'un haut niveau de qualification, mais également au recyclage et à l'aptitude à la diversification.

Dans un esprit de motivation et de plus grande mobilité du personnel, elle consacre au moins 3 % de la masse salariale totale à la formation et à la requalification permanente de son personnel.

La SNCB – Holding:

- élabore et met en oeuvre la politique de formation au sein du groupe SNCB, par l'intermédiaire du conseil national de la Formation;
- organise la concertation paritaire au sein du Conseil national de la Formation;
- développe et organise les formations transversales et gère les budgets nécessaires;
- surveille le niveau pédagogique des formations.

- Communication

A l'exclusion des missions essentielles exercées par Infrabel, la SNCB Holding est chargée:

1. de la coordination de l'ensemble de la communication, en particulier:

- toute la communication stratégique et financière ainsi que les relations externes y afférentes des trois sociétés anonymes de droit public;

- toute la communication externe, quant à son contenu et à sa forme;
 - la planification;
 - l'image du groupe et les objectifs communs.
2. de la communication interne générale et de la communication de nature sociale;
 3. de la gestion de la communication de crise;
 4. de la communication institutionnelle du groupe SNCB;
 5. de la communication relative à plus d'une société
- Soutien juridique et affaires internationales

Sauf en ce qui concerne les fonctions essentielles d'Infrabel, la SNCB Holding est chargée:

- de gérer toutes les questions juridiques relatives aux trois sociétés et toutes les affaires revêtant un intérêt général ou stratégique, ainsi que de traiter toutes les questions juridiques relatives au personnel;
- de représenter les trois sociétés auprès des autorités européennes, sauf pour les fonctions essentielles exercées par Infrabel, et de coordonner la représentation auprès des associations professionnelles internationales.

2.5 La SNCB-Holding facilite l'organisation du secrétariat des commissaires du gouvernement des 3 SA de droit public.

Art. 3

3.1. Les missions de service public qui sont imparties par la loi à la SNCB Holding sont les suivantes:

- 1° la détention et la gestion de ses participations dans le capital de la SNCB et d'Infrabel;
- 2° les activités de sécurité et de gardiennage dans le domaine ferroviaire;
- 3° l'acquisition, la construction, l'entretien, la gestion des gares et leurs dépendances;
- 4° la conservation du patrimoine historique relatif à l'exploitation ferroviaire;
- 5° les autres missions de service public dont elle est chargée par ou en vertu de la loi.

3.2. Au titre de ces « autres missions » la SNCB Holding assure:

- les tâches de coordination visée à l'article 2 ci-dessus;
- la mise à disposition de personnel aux deux autres sociétés anonymes de droit public, la SNCB Holding restant seul employeur, garant de l'unicité du statut et du dialogue social;

- la satisfaction des « besoins de la Nation » énumérés à l'article 34.

3.3. D'autres missions de service public seront, si nécessaire, confiées à la SNCB Holding par avenant au présent contrat de gestion.

Art. 4

Les organes de gestion et de direction de la SNCB Holding sont responsables du bon emploi des moyens en personnel, des moyens matériels (immobiliers et mobiliers) et des moyens financiers de la société.

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

4.1. Considérant que l'endettement résiduel au 31 décembre 2004 de l'ex-SNCB non repris par l'État est resté au sein de la SNCB Holding, les organes de gestion maintiennent le ratio endettement - fonds propres à un niveau acceptable.

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

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

4.3. La SNCB Holding veille à se désengager des participations non rentables ou les moins centrées sur les activités de base des trois sociétés anonymes de droit public.

Art. 5

Il appartient à la SNCB Holding d'apprécier sa participation à l'exécution de prestations qui ne relèvent pas des missions de service public imparties par la loi.

La SNCB Holding garantit que de telles activités ne portent pas préjudice à la bonne exécution des tâches de service public telles que définies dans le présent contrat de gestion, et qu'elles visent à améliorer les résultats globaux de l'entreprise.

Art. 6

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

Avant l'aliénation d'un bien immobilier auprès du privé, la SNCB Holding est tenue d'examiner l'opportunité que représente celui-ci pour le secteur du transport public ainsi que pour d'autres secteurs publics.

Dans le respect de l'article 10, § 1, 2^{ème} alinéa de la loi du 21 mars 1991 précitée, toute décision d'acquérir un immeuble ou un droit immobilier qui n'est pas utile à l'exécution des missions ferroviaires est soumise à l'autorisation préalable du Ministre des Entreprises publiques, si elle porte sur un montant supérieur à deux millions €

Art. 7

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

II. MISSION DE SERVICE PUBLIC RELATIVE À LA DÉTENTION ET LA GESTION DE SES PARTICIPATIONS DANS LE CAPITAL DE LA SNCB ET D'INFRABEL

Art. 8

La SNCB Holding maintient totalement sa participation dans le capital de la SA Infrabel et de la SA SNCB pendant toute la durée du présent contrat de gestion.

Art. 9

La SNCB Holding est responsable de l'unité et de l'harmonie de la gestion financière des trois sociétés.

Ainsi, elle centralise les opérations de trésorerie des trois sociétés, agit en tant que « in-house bank »; elle est chargée du cash-pooling journalier et hebdomadaire, ainsi que des placements et endettements à court et long termes, du rating et des opérations de financement alternatif pour l'ensemble des trois sociétés. Elle émet des recommandations en matière de principes et règles applicables pour la tenue de la comptabilité générale au sein des trois sociétés (dans le cadre notamment de la réforme IFRS) et continue à gérer les contrats de sale & rent back et de sale & lease back auxquels SNCB Holding est partie, ainsi que les contrats back to back qui y sont associés.

La SNCB Holding suit étroitement l'évolution de la situation financière d'Infrabel, de la SNCB et du périmètre de consolidation des trois sociétés. Afin d'assurer l'unicité de la gestion financière du groupe SNCB, une concertation régulière est mise sur pied par la SNCB Holding sur l'élaboration et l'exécution des plans d'entreprise, les budgets et les plans d'investissement, à l'exclusion de ce qui concerne les fonctions essentielles d'Infrabel.

En outre, si la SNCB Holding constate que l'endettement de l'une d'entre elles évolue ou risque d'évoluer jusqu'à un niveau constituant un obstacle à une gestion financière saine, elle en fait rapport auprès du Ministre des Entreprises publiques, après concertation avec la société concerné qui émet un avis motivé sur ce rapport.

Article 10

Dans le cadre de sa politique de soutien aux filiales, et en particulier pour leur permettre d'exécuter ses missions de service public, la SNCB Holding souscrita à des augmentations de capital de la SNCB pour un montant maximal de 540 Millions d'euros dont la première 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 15.06.2005
- 60 Millions d'euros le 01.07.2005
- 110 Millions le 30.09.2005

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

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

Ces besoins de financement seront au préalable motivés de façon exhaustive et détaillée par la SNCB 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 SNCB 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 SNCB 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 SNCB dans le strict respect des conditions énumérées.

La SNCB Holding assure la viabilité de la SNCB sans mettre en péril son propre équilibre financier.

Art. 11

L'excédent des montants perçus par la SNCB Holding dans le cadre des financements dits « Pays-Bas » et « Financière TGV », par rapport aux investissements TGV déjà réalisés, fera l'objet d'un transfert à Infrabel à réaliser avant le 15 mai 2005.

Pour la période s'étendant du 1^{er} janvier 2005 à la date effective de ce transfert, un intérêt calculé au taux Euribor 1 mois flat sera bonifié au profit d'Infrabel.

III. MISSION DE SERVICE PUBLIC RELATIVE AUX ACTIVITÉS DE SÉCURITÉ ET DE GARDIENNAGE DANS LE DOMAINE FERROVIAIRE

a) Sécurité des voyageurs et du personnel et sûreté

Art. 12

Afin de répondre au souci du gouvernement d'améliorer la sécurité dans les chemins de fer, non seulement au niveau de l'exploitation mais également à celui des personnes dans les gares et dans les trains, la sécurité des voyageurs et du personnel requiert une approche coordonnée de la part tant des pouvoirs publics que des trois S.A.

Cette approche inclut des mesures portant sur les installations fixes et leur aménagement, ainsi que sur la manière dont le personnel est utilisé sur le terrain.

Via son service CSS (Corporate Security Service) et ses divisions B-Security (le service interne de gardiennage) et Securail (le service de sécurité des chemins de fer), et en concertation et en collaboration avec Infrabel et la SNCB, elle prêtera en particulier attention:

- au renforcement du sentiment de sécurité:
 - à des endroits, accessibles au public, où un sentiment d'insécurité règne à certains moments (soir, week-end,...); dans les trains du soir et dans les trains exposés à un risque accru d'agression et de vandalisme;
 - à la protection et à la sécurisation des parkings pour vélos et pour voitures dans les gares;
- à une intervention rapide en cas de problèmes sur le domaine ferroviaire en général et plus spécifiquement dans les gares et dans les trains.

Dans ce contexte, la SNCB Holding assure un renforcement des contrôles à quai et dans les gares avec la possibilité d'interdire temporairement l'utilisation du train

Art. 13

La SNCB Holding prendra des initiatives en vue de l'exécution de projets communs et du développement de partenariats profitant à la sécurité.

Un protocole a été conclu en 1999 avec la police fédérale en ce qui concerne la collaboration entre la SNCB et la Police Fédérale. Cette collaboration est en cours d'actualisation.

La SNCB Holding s'engage à prolonger les engagements contractés via ce protocole dans la stratégie de gestion des 3 S.A., plus précisément en ce qui concerne:

- les locaux et le matériel mis à la disposition de la police fédérale;
- l'échange d'informations.

Art. 14 - Plan de sûreté annuel

La SNCB Holding établit chaque année en concertation avec Infrabel et la SNCB, un plan de sûreté qui formule les objectifs de l'année suivante en matière de sécurité sociale du personnel et des voyageurs et en matière 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 01/01/2005), [édition 2007 \(en application à partir du 1^{er} janvier 2007\)](#)^(**);
- de la réglementation UE (proposition de règlement relatif à l'amélioration de la sûreté des navires et des installations portuaires - COM 2003/229) concernant les mesures de sécurité à prendre pour la protection des ports (l'ISPS entre en vigueur au 01/07/05).

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

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

Art. 15

La SNCB Holding assure la coordination avec Infrabel et SNCB pour la mise en oeuvre des dispositions concernant la sûreté, figurant au chapitre 1.10 du RID. Cette coordination porte en particulier sur la formation de sensibilisation à la sûreté du personnel impliqué et sur l'implémentation par Infrabel et SNCB du plan dont question à l'article 14.

Art. 16

La SNCB Holding 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, [créé par l'arrêté royal du 26 janvier 2006](#)^(**), et présidé par le Directeur général de la DGTT.

Art. 17

Les services de sécurité de la SNCB Holding participeront à l'organisation des contrôles de police et de douane, ainsi qu'à l'exécution des contrôles de sécurité pour les passagers et leurs bagages à destination ou en provenance du Royaume Uni et transitant par le tunnel sous la Manche.

Si des coûts supplémentaires découlant du renforcement du dispositif de sécurité initialement prévu dans le cadre de la lutte contre l'immigration clandestine ou le terrorisme international sont générés, ils feront l'objet d'une annexe (un avenant) au présent contrat de gestion.

^(**) A.R. 10.05.2007

Art. 18

La SNCB Holding dispose d'un Central d'appels au service de tous les agents des trois S.A. et d'autres entreprises ferroviaires et disposera, grâce au développement du projet Malaga, de centraux d'alarme placés sous la surveillance du personnel de B-Security. Combinés à l'installation d'une surveillance par caméras, ces centraux d'alarme ont pour objectif d'assurer la protection de l'infrastructure, du matériel roulant et du patrimoine.

Tout problème touchant à la sécurité peut être signalé au Central d'appels.

Le Central d'appels est, si possible, et dans des conditions financières à négocier entre le groupe SNCB et Astrid, relié au réseau Astrid (le réseau de télécommunications des services de police et de secours).

Afin de répondre au souhait du ministre de tutelle, le Central d'appels sera accessible à tous les utilisateurs du réseau de transport public de la SNCB via un numéro d'appel spécial qui sera communiqué et affiché de manière ad hoc.

b) Sécurité d'exploitation

Art. 19^(**)

La SNCB Holding collabore activement avec Infrabel et la SNCB pour l'établissement de leurs plans d'action suite aux constats de l'audit de la sécurité d'exploitation à la SNCB, effectué en 2003-2004 à la demande du Ministre de la Mobilité. Les plans d'action sont soumis, via la SNCB Holding, à la DGTT et au Ministre de la Mobilité pour le 31 mars 2005 au plus tard. La SNCB Holding apporte à Infrabel et à la SNCB le soutien nécessaire à la mise en oeuvre de leurs plans d'action et adresse à la DGTT et au Ministre de la Mobilité un reporting semestriel à ce sujet.

La SNCB Holding assure une cohérence et une coordination optimales entre les projets de systèmes d'Infrabel, de la SNCB et des autres opérateurs. À cette fin, elle met tout en oeuvre pour donner l'avis prévu dans le délai imparti dans la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire et ses arrêtés d'exécution.

Elle participe activement, en collaboration avec les autorités publiques compétentes, à la gestion des situations de crise provoquées par des accidents survenus dans ou à proximité d'installations ferroviaires et dont soit les causes soit les conséquences excèdent le cadre de la sécurité ferroviaire, touchant à la sûreté et / ou à la sécurité de la population.

^(**) A.R. 10.05.2007

Dans le domaine du transport de marchandises dangereuses, la SNCB Holding :

- assure la coordination, en collaboration avec Infrabel et la SNCB, de la gestion des versions, la diffusion, l'application (et le contrôle de celle-ci) de la réglementation relative au transport de marchandises dangereuses (RID) ;
- apporte son aide à la SNCB pour l'établissement du rapport annuel du conseiller à la sécurité RID de la SNCB ;
- à la demande de la DGTT, fournit un avis technique concernant l'élaboration et l'évolution de la réglementation internationale (RID) et l'apport d'un soutien pour la traduction en néerlandais de certaines parties de cette réglementation.

Elle répond dans les plus brefs délais à toute demande de l'autorité de sécurité et de manière générale lui fournit l'assistance et l'expertise nécessaires.

Dans le cadre de l'article 20, alinéa 2, de la loi du 19 décembre 2006 précitée, la SNCB Holding procède à l'étude des incidents et accidents liés à la sécurité d'exploitation, l'exécution d'analyses de tendances quant aux causes, la formulation de propositions destinées à prévenir les incidents et les accidents, qu'elle transmet à l'autorité de sécurité et à l'organisme d'enquête visé dans la loi du 19 décembre 2006 précitée, afin d'assurer le suivi de l'exécution de ces propositions.

Chaque fois que l'organisme d'enquête des accidents sur le rail en fait la demande, la SNCB Holding fournit une assistance à cet organisme en mettant à disposition l'expertise nécessaire en matière d'étude des accidents ferroviaires.

Art. 20

La SNCB Holding réalise, en concertation avec la SNCB et Infrabel, une étude de faisabilité relative à l'introduction sur le réseau belge de services de transport offerts par light trains et sur le light rail en général, et particulièrement sur les aspects de sécurité. Le souci de sécurité exprimé dans les 3 contrats de gestion est pris en compte. (Chapitre 8 du contrat de gestion de la SNCB, articles 12 à 18 du Contrat de gestion du Holding et chapitre 9 du contrat de gestion Infrabel).

Lignes désaffectées

Art. 21

La SNCB Holding introduira, dans les contrats de concession ou tous autres contrats conclus avec des occupants de lignes désaffectées, en vue de leur exploitation touristique, une clause mettant à charge de ces occupants les frais liés aux contrôles de sécurité périodiques effectués conjointement par Infrabel et les services de l'État chargés de la sécurité ferroviaire.

IV. MISSION DE SERVICE PUBLIC RELATIVE A L'ACQUISITION, LA CONSTRUCTION, L'ENTRETIEN ET LA GESTION DES GARES ET DE LEURS DEPENDANCES

a) Entretien et gestion

Art. 22

D'après le contrat de gestion conclu entre l'Etat et la société Infrabel, dans une gare, Infrabel est responsable:

- de l'infrastructure ferroviaire (voies, aiguillages, signaux, caténaire, passerelles,...);
- des quais dotés de l'équipement de base prévu;
- des couloirs sous voies et des chemins d'accès aux quais via des escaliers fixes, des escalators, des ascenseurs réservés aux voyageurs et des ascenseurs de service.

Art. 23

En ce qui concerne les gares, la SNCB Holding est propriétaire des bâtiments de gare, des parkings pour voitures, des dépôts pour vélos, des espaces destinés à la location de vélos et des abords des gares.

Les actifs situés à l'intérieur du bâtiment de gare comprennent, à l'exception de ceux affectés à Infrabel comme stipulé à l'art. 22:

- tous les espaces donnés en concession à la SNCB, responsable en tant qu'EF de l'organisation du transport de voyageurs sous le régime du service public;
- les salles d'attente communes;
- les guichets communs et les éventuels équipements communs supplémentaires (par ex. bureau des renseignements, travel center,...);
- les sanitaires et les toilettes à usage commun;
- tous les autres espaces donnés en concession à Infrabel, à la SNCB, à d'autres entreprises ferroviaires, à d'autres services impliqués dans la mobilité ou à des services externes.

La SNCB Holding se charge:

- de l'exercice de toutes les tâches qui lui incombent en tant que propriétaire, y compris la gestion de l'équipement de base;
- de la gestion et de l'entretien courant de toutes les gares dont la liste figure en annexe 1, en ce compris les parkings, dépôts pour vélos et abords;
- de la gestion des concessions.

Dans le cadre de la gestion des bâtiments de gare, la SNCB Holding examine les demandes d'occupation introduites par des associations culturelles ou socio-culturelles. Elle doit y donner satisfaction quand les conditions suivantes sont remplies:

- le bâtiment présente des espaces disponibles en suffisance;
- le caractère culturel ou socio-culturel du projet du projet n'est pas contestable;
- une juste rétribution est payée pour l'occupation;
- le projet n'est pas susceptible d'entraîner de perturbation des activités normales du Holding ou de la clientèle du groupe SNCB;
- la priorité est toujours accordée aux projets présentant un lien avec le ferroviaire.

La SNCB Holding prend les dispositions nécessaires afin d'avoir acquis la propriété de tous les équipements de base existants à l'expiration du présent contrat de gestion. Elle conclut avec la SNCB les accords nécessaires à cet effet.

À partir du 1er janvier 2005, lorsqu'une nouvelle gare ou infrastructure de service ferroviaire est construite ou renouvelée et ce à charge d'un financement assuré par l'État, la SNCB Holding prévoit l'équipement de base de celle-ci.

Cet équipement de base est défini et déterminé dans un accord entre la SNCB Holding et la SNCB en tant qu'entreprise ferroviaire responsable de l'organisation du transport de voyageurs sous le régime du service public. Cet équipement de base reste la propriété de la SNCB Holding, mais peut recevoir une norme de qualité plus élevée grâce à un équipement supplémentaire financé par la SNCB.

Art. 24

Les bâtiments de gare, les parkings et leurs abords sont une composante essentielle de la mobilité et font partie intégrante de la qualité et de l'image des services ferroviaires offerts.

La SNCB Holding veillera dès lors, via le Comité d'Investissements, à ce que les investissements effectués dans ces installations se déroulent de manière coordonnée avec ceux effectués par Infrabel et la SNCB.

La SNCB Holding tient aussi compte des investissements prévus par d'autres pouvoirs publics et/ou sociétés de transport public.

Art. 25

La SNCB Holding met à la disposition de la SNCB, selon des modalités à convenir contractuellement, les surfaces nécessaires dans les bâtiments de gare afin qu'elles puissent être utilisées pour l'organisation du transport de voyageurs.

Elle donne en concession à la SNCB la gestion des gares dont la liste figure en annexe 2. Elle conclut dans les meilleurs délais un contrat avec la SNCB concernant cette gestion et le

transfert vers la SNCB des moyens financiers qui sont versés par l'État à la SNCB Holding pour cette activité.

De même, elle met à la disposition d'Infrabel les espaces et terrains nécessaires à l'exploitation de l'infrastructure ferroviaire.

A cette fin, la SNCB Holding fixe un prix qui n'entrave pas la rentabilité des services ferroviaires. En cas de contrats de longue durée, la SNCB Holding prévoit une clause de révision de manière à ne pas entraver la mise à disposition d'espaces pour toute nouvelle entreprise ferroviaire.

b) Gares

Art 26

La SNCB Holding s'engage à maintenir la capacité d'accueil et l'équipement des gares à un niveau au moins égal à celui constaté le 31 décembre 2004 les cas de force majeure et les conséquences de travaux étant neutralisés et exception faite des gares énumérées dans la liste figurant en annexe 3.

La SNCB Holding présentera au Ministre des Entreprises publiques, pour le 31 décembre 2005 au plus tard, un plan d'action visant à optimiser l'utilisation et l'occupation de certaines gares. Ce plan tiendra compte en priorité des besoins exprimés par la SNCB ou par une autre entreprise ferroviaire et également des éléments suivants :

- analyse coût/bénéfice;
- sécurité des biens et des personnes (plage horaire de présence physique assurée);
- amélioration et élargissement des services offerts aux voyageurs;
- alternatives pour les voyageurs en cas de suppression de services;
- priorité aux affectations dans l'ordre suivant:
 - service public relatif au transport ferroviaire;
 - transport ferroviaire;
 - services publics de transport non-ferroviaires;
 - autres services publics;
 - activités commerciales.

c) Parkings

Art 27

La SNCB Holding s'engage à maintenir la capacité d'accueil et l'équipement de l'ensemble de ses parkings à un niveau au moins égal à celui constaté le 31 décembre 2004, les cas de force majeure et les conséquences de travaux étant neutralisés.

Avant le 1^{er} septembre 2005, la SNCB Holding lancera conjointement avec la SNCB 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 SNCB Holding réalisera, conjointement avec la SNCB, l'analyse coûts – bénéfices du projet pilote précité. Sur cette base, elle élaborera, conjointement avec la SNCB, un plan d'action commun visant à améliorer l'offre de parking pour les voyageurs, 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, moyennant un système de contrôle;
- objectif de tarifs attractifs pour les voyageurs occasionnels et prix de marché pour les non voyageurs;
- sécurité des biens et des personnes.

Ce plan d'action contiendra une proposition motivée d'investissements de manière à atteindre une offre de parkings suffisante 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 de parkings pour vélos en nombre suffisant pour les voyageurs, en tenant compte des besoins exprimés, est un objectif prioritaire pour la SNCB Holding.

V. INVESTISSEMENTS

Art. 28 – Plan d'investissement pluriannuel

La SNCB Holding s'engage à réaliser, pour la partie qui la concerne, les investissements ferroviaires comme programmés par le plan d'investissement pluriannuel 2004-2007 approuvé par le Gouvernement. Ce plan et ses adaptations ultérieures font partie intégrante du présent contrat de gestion. Le tableau récapitulatif global du plan, est joint au présent contrat de gestion (annexe 4).

Pour le 30 septembre 2005, la SNCB Holding, avec l'accord d'Infrabel et de la SNCB, soumet au Ministre des Entreprises publiques une proposition commune harmonisée de plan d'investissement 2006-2007 de la SNCB Holding, de la SNCB et d'Infrabel issue du plan pluriannuel 2004-2007.

Un tableau récapitulatif de ce plan est repris à l'annexe 10.^(*)

Pour le 31 mars 2007, la SNCB Holding, avec l'accord d'Infrabel et de la SNCB, soumet au Ministre des Entreprises publiques une proposition commune harmonisée de plan d'investissement 2008-2012 de la SNCB Holding, de la SNCB et d'Infrabel en vue d'une approbation par le Gouvernement.

La SNCB Holding doit veiller, via le Comité d'Investissements:

- à ce que les plans d'investissement pluriannuels des trois sociétés anonymes de droit public soient harmonisés et à ce que le montant annuel cumulé à charge de l'État ne dépasse pas les montants tels que visés à l'article 43;
- à ce que les moyens publics visant à financer les investissements des trois sociétés anonymes de droit public soient utilisés de manière efficace.

Dans chaque cas de développement ou d'extension des gares, des parkings (voitures et vélos) et des accès routier, cyclable et piétonnier, l'importance et l'intérêt des projets 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'entretien et la propreté des installations;
- c. les retombées pour les sociétés de transport;
- d. les aspects d'intermodalité et de coordination avec les autres sociétés de transport public;
- e. l'amélioration de la sécurité et de la sûreté;
- f. la sauvegarde du patrimoine immobilier, avec attention particulière au patrimoine historique;

^(*) A.R. 16.11.2006

- g. la cohérence avec les objectifs en matière d'équilibre financier de la SNCB Holding avec, notamment, dès la conception du projet, une attention particulière à la bonne maîtrise des coûts de construction et des coûts d'exploitation, d'entretien et de maintenance ainsi qu'une attention particulière aux aspects utilisation rationnelle de l'énergie.;
- h. les retombées pour les objectifs en matière de mobilité et de développement durable de l'État;
- i. la cohérence avec les objectifs en matière de développement urbain et d'aménagement du territoire des communes et des régions concernées;
- j. le respect et la protection de l'environnement.

Pour tous les nouveaux projets importants de construction ou d'extension de gares, de parkings et d'infrastructures d'accès, la SNCB Holding réalise une étude 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. La DGTT est associée à ces études.

La SNCB Holding préside le Comité d'Investissements et par ce biais veille à assurer la cohérence et la complémentarité du plan d'investissement pluriannuel des trois sociétés anonymes de droit public. L'annexe 5 définit le contenu du plan d'investissement pluriannuel, les procédures de révision et d'actualisation ainsi que les modalités d'établissement des rapports et de suivi de sa mise en œuvre.

Pour le 30 juin de chaque année, la SNCB Holding envoie un rapport d'évaluation annuel sur l'exécution du plan pluriannuel des trois sociétés anonymes de droit public 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.

L'État s'engage à fournir les moyens financiers nécessaires à la mise en œuvre des investissements prévus par ce plan, financés à l'intermédiaire du budget du Service public fédéral Mobilité et Transports.

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

Pour les projets impliquant différents intervenants comme, par exemple, une commune, une Région, une société de transport en commun, un service public fédéral, comme la Direction Infrastructure de transport, un promoteur immobilier, la SNCB Holding met tout en œuvre pour garantir une parfaite coordination des travaux, de sorte que, le cas échéant, les travaux à réaliser par la SNCB Holding commencent au plus tard, dès que les travaux réalisés ou financés par d'autres intervenants sont terminés.

Art. 29 – Programme d'investissement annuel

Les trois sociétés anonymes de droit public établissent chaque année, sur base de leur plan d'investissement pluriannuel, leur programme d'investissement annuel. Ces programmes d'investissement annuels, aussi appelé budgets d'investissement annuels, sont élaborés conformément aux dispositions de l'annexe 5.

Le programme d'investissement annuel de la SNCB Holding, de la SNCB et d'Infrabel est soumis par la SNCB Holding, avec l'accord d'Infrabel et de la SNCB, à l'approbation du Ministre des Entreprises publiques. Dans ce but, le projet de programme annuel doit être transmis à la DGTT et au Ministre avant le 15 novembre de l'année qui précède celle à laquelle les investissements se rapportent. L'État dispose d'un délai de quarante-cinq jours calendrier, à compter de la date de réception du projet par la DGTT, pour faire connaître sa position. Passé ce délai, le programme d'investissement annuel de la SNCB Holding, de la SNCB et d'Infrabel soumis à l'État est considéré comme étant accepté.

La SNCB Holding doit veiller, entre autres via le Comité d'Investissements :

- à ce que les plans d'investissement annuels des trois sociétés anonymes de droit public soient harmonisés et à ce que le montant annuel cumulé à charge de l'État ne dépasse pas les montants tels que visés à l'article 43;
- à ce que les moyens publics visant à financer les investissements des trois sociétés anonymes de droit public soient utilisés de manière efficace.

La SNCB Holding prévoit les instruments nécessaires pour assurer le suivi permanent de l'exécution des plans d'investissement.

L'annexe 5 définit également les modalités d'amendement du programme d'investissement annuel ainsi que de l'établissement des rapports et du suivi de l'exécution.

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

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

Une fois par an, la SNCB Holding, la SNCB et Infrabel peuvent amender leurs programmes d'investissement annuels en vigueur afin de tenir compte de l'évolution de ses exécutions. Le projet d'amendement est soumis à l'approbation du Ministre des Entreprises publiques par la SNCB Holding, avec l'accord d'Infrabel et de la SNCB. La SNCB Holding envoie le projet d'amendement à la DGTT et au Ministre pour le 31 juillet de l'année dont le budget est visé par l'amendement. L'État dispose d'un délai de quarante-cinq jours calendrier, à compter de la date de réception du projet par la DGTT, pour faire connaître sa position. Passé ce délai, l'amendement des programmes d'investissement annuels soumis à l'État est considéré comme étant accepté. Pour l'année 2005, en dérogation à ce qui précède, le projet d'amendement est envoyé à la DGTT au plus tard le 30 septembre 2005.

Pour 2005, les rapports et propositions d'amendements visés aux alinéas précédents concernent également les investissements Infrabel.

Art. 30 – Dossiers de projets, dossiers collectifs et fiches de projet

La SNCB Holding met en œuvre l'approche de planification et de monitoring par projet d'investissement, conformément au chapitre III de l'annexe 5.

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 SNCB Holding;
- chaque dossier de projet ou dossier collectif fournit, sous forme synthétique, une image aussi fidèle que possible du projet d'investissement en matière d'objectifs, de contenu, de planification et d'état d'exécution;
- sur base annuelle, avant le 30 juin de chaque année: les fiches de projet destinées à la communication externe, notamment vers les Régions.

L'annexe 5 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 32, la DGTT s'appuie sur les dossiers de projet et les dossiers collectifs pour assurer, pour le compte de l'État, le suivi et le contrôle de l'exécution des plans et programmes d'investissement des trois sociétés anonymes de droit public. Ses fonctionnaires vérifient, à chaque actualisation des dossiers, que leurs données sont complètes, correctes et actuelles. À cet effet, ils sont autorisés à procéder à toutes les vérifications et contrôles nécessaires sur le terrain et au sein de la SNCB Holding, notamment dans la comptabilité et de participer aux réunions de suivi de projet, organisées par la SNCB Holding.

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 SNCB Holding.

Art. 31 – Décisions d'investissement

Dans l'attente de la migration décrite sous l'article 32, la SNCB Holding présente à la DGTT, selon les modalités définies dans le chapitre IV de l'annexe 5, les dossiers relatifs aux décisions d'investissement en vue de l'obtention du visa (appelé « feu vert ») de la DGTT, autorisant la comptabilisation des dépenses relatives (à ces décisions) à charge des crédits budgétaires correspondants.

La DGTT remet son avis dans les 30 jours calendrier à partir de la date à laquelle le dossier relatif à la décision d'investissement a été reçu. Si la DGTT estime que le dossier est

incomplet ou exige de plus amples explications, le délai susmentionné est interrompu à partir de la date à laquelle la DGTT en a informé la SNCB Holding par écrit.

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

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

La SNCB Holding établit et transmet à la DGTT les rapports et listes comptables décrits dans l'annexe 5.

Art. 32 - Migration

En vue du remplacement, à terme, du système de suivi et de contrôle des investissements par visa préalable (« feu vert ») relatif aux décisions d'investissement, par un système de suivi et de contrôle fondé exclusivement sur les dossiers de projets et les dossiers collectifs, les contractants au présent contrat s'engagent à mettre en œuvre le plan de migration décrit sous le chapitre V de l'annexe 5.

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 SNCB Holding 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 28, tous les dossiers de projets et dossiers collectifs, établis conformément à l'annexe 5 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 SNCB Holding décident en concertation, sur base des critères mentionnés dans le chapitre V de l'annexe 5 si, pour les dossiers en question, la migration peut avoir lieu.

VI. MISSION DE SERVICE PUBLIC RELATIVE À LA CONSERVATION DU PATRIMOINE HISTORIQUE RELATIF À L'EXPLOITATION FERROVIAIRE

Art. 33

La SNCB Holding veille à assurer la conservation et la mise en valeur du patrimoine historique relatif à l'exploitation ferroviaire, qui contribue à la valorisation et à la promotion de l'image des chemins de fer. Elle conclut des conventions en la matière avec Infrabel et la SNCB.

Le patrimoine historique relatif à l'exploitation ferroviaire est constitué par la collection d'engins du matériel roulant – de traction et remorqué -, d'objets, outils et autres équipements de l'infrastructure, des gares et des ateliers, ainsi que des archives et documents photographiques.

La SNCB Holding prend les mesures nécessaires pour assurer la recherche, la préservation, la conservation, la restauration et la mise en valeur et la mise à disposition des engins et objets les plus représentatifs de l'évolution ferroviaire, en ce compris des circulations ferroviaires spéciales de certains de ces engins.

En particulier, la SNCB Holding:

- étudie les possibilités d'édifier (en ce compris le financement) sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale un musée national des chemins de fer;
- conclut des accords de partenariat avec les associations dont l'objet social vise la mise en valeur du mode ferroviaire par son patrimoine et son histoire, notamment sous la forme de mise à disposition, accès et/ou prêt de matériel, objets et archives;
- organise un dispositif permettant l'accès aux archives, soit pour consultation, soit pour reproduction tant de la part du public, des amateurs que du monde scientifique.

VII. PRESTATIONS À FOURNIR PAR LA SNCB HOLDING POUR LES BESOINS DE LA NATION

Art. 34

À la requête des institutions dûment mandatées, c'est-à-dire le SPF Intérieur, à l'intermédiaire de la Direction générale Centre de Crise (DGCC) et le SPF Défense, à l'intermédiaire de l'État-major de l'Armée, la SNCB Holding assure la coordination avec Infrabel et la SNCB et 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 SNCB Holding exerce cette mission en temps de paix comme de guerre, dans le cadre:

- de la loi du 31 décembre 1963 sur la protection civile, l'arrêté royal du 19 juin 1990 fixant le mode d'établissement des plans d'urgence et d'intervention, l'arrêté royal du 31 janvier 2003 portant fixation du plan d'urgence pour les événements et situations de crise nécessitant une coordination ou une gestion de l'échelon national et l'accord de coopération du 21 juin 1999 entre l'État fédéral, les régions flamande et wallonne et la région Bruxelles-Capitale concernant la maîtrise des dangers liés aux accidents majeurs impliquant des substances dangereuses;
- des dispositions prises par la proclamation de la mobilisation.

Art. 35

De manière spécifique, la SNCB Holding 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 défini dans le système GIS (Global Information System) du SPF Intérieur;
- l'identification des points critiques, vitaux et sensibles dans le dossier (Cri Vi Sen) qui est géré par la CICF (Commission interministérielle des Chemins de fer);
- la prise en compte des avis contraignants de la CICF, du Comité Interministériel du Renseignement et de la Sécurité et l'entretien de l'infrastructure maintenue.

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

VIII. ASPECTS TRANSVERSAUX DE L'EXÉCUTION DES MISSIONS DE SERVICE PUBLIC

a) Qualité du service

Art. 36

La SNCB Holding s'engage dans le cadre de ses compétences à offrir une infrastructure et des services de haute qualité, d'une part, aux entreprises ferroviaires et, d'autre part, aux voyageurs. Ces actions sont menées en concertation avec les entreprises ferroviaires, dont la SNCB et Infrabel.

Art. 37

La SNCB Holding met particulièrement l'accent sur les aspects suivants concernant la qualité de ses services:

- infrastructure d'accueil des voyageurs;
- mesures en faveur des personnes à mobilité réduite;
- infrastructure mise à la disposition des entreprises ferroviaires, sociétés commerciales (concessions) et autres organismes.

La SNCB Holding assure par ailleurs un rôle de coordination en ce qui concerne la régularité et la fiabilité du trafic.

1° Infrastructure d'accueil des voyageurs

La SNCB veille à ce que l'infrastructure d'accueil dont elle est responsable soit en bon état et convienne à l'usage auquel elle est destinée; elle veille également à la coordination avec les autres parties prenantes en ce qui concerne les espaces destinés à l'accueil des voyageurs, dans et autour des gares.

Ces installations sont progressivement réaménagées selon les normes techniques REVALOR approuvées par le Comité de direction de la SNCB, le 8 mai 2000.

Une attention particulière est portée:

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

À cet égard, la SNCB Holding s'assure également de la bonne gestion des autres intervenants.

La SNCB Holding coordonne l'exécution du plan d'action spécifique de prévention et de lutte contre les graffiti 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.

Elle poursuit l'amélioration de la couverture GSM sur l'ensemble du réseau, aussi bien pour les voyageurs que pour le personnel.

2° Mesures en faveur des personnes à mobilité réduite

La SNCB Holding mène une politique active en faveur des personnes à mobilité réduite en améliorant une accessibilité conviviale des gares et des accès. Les dispositifs nécessaires à cet effet sont étudiés lors de chaque nouvelle construction et/ou rénovation.

À l'horizon de 2008 et dans la limite des moyens budgétaires disponibles, les quais de 24 des 50 gares belges les plus importantes équitablement réparties sur l'ensemble du territoire seront rendus accessibles selon le concept d'accessibilité totale² au moyen d'ascenseurs, de rampes ou dispositifs équivalents. En outre, la SNCB Holding vise à rendre accessibles par ascenseurs, rampes ou dispositifs équivalents un ensemble de gares bien réparties sur le réseau de façon à favoriser l'accès des personnes à mobilité réduite aux trains sur l'ensemble du territoire. Les 24 gares visées ci-dessus figurent à l'annexe 2 bis.^(*)

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

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

3° Infrastructure mise à la disposition des entreprises ferroviaires

La SNCB Holding s'engage à maintenir un niveau de qualité élevé à l'infrastructure mise à la disposition des entreprises ferroviaires, sociétés commerciales (concessions) et autres organismes.

4° Régularité et fiabilité du trafic (coordination)

La SNCB Holding assure la continuité de l'actuelle "Task Force Régularité" avec le concours d'Infrabel et de la SNCB.

La Task Force Régularité organise la coordination entre les trois sociétés en ce qui concerne les actions visant à maintenir ou à améliorer la qualité et la régularité du service des trains.

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

^(*)A.R. 16.11.2006

b) Intermodalité

Art. 38

Dans toutes les politiques de transport efficaces, l'intermodalité complète les services d'intérêt général au service des citoyens. En particulier, dans le domaine du transport de passagers, 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 SNCB Holding coordonne les investissements d'infrastructure relatifs au développement de l'intermodalité pour les trois sociétés anonymes de droit public et assure leur cohérence avec les investissements des autres sociétés de transports et institutions publiques en charge de mobilité.

En l'occurrence, la SNCB Holding s'applique à:

- la réalisation des aménagements des gares visant la meilleure interface entre les modes
e.a. :- 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
- 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, en ce compris les personnes à mobilité réduite.

La SNCB Holding s'associe à la SNCB et à Infrabel pour établir un plan d'action annuel des initiatives prévues pour la période et le transmet à la DGTT.

Elle assure cette coordination dans le cadre spécifique de la mise en œuvre du RER de, vers et autour de Bruxelles, telle que prévue par la Convention du 4 avril 2003 y relative.

c) Environnement

Art. 39

À l'égard des riverains et des citoyens, la SNCB Holding 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 SNCB Holding s'inscrit et participe aux politiques des autorités publiques fédérales, régionales et locales relatives à l'environnement et au développement durable.

La SNCB Holding fera tous les efforts possibles pour économiser l'énergie et se concertera avec la SA Fedesco pour pouvoir initier des actions communes en la matière.

Art. 39 bis – Tri sélectif des déchets^(**)

Pour la fin 2007, la SNCB Holding équipera les gares d'Anvers-Central, Bruxelles-Nord, Bruxelles-Central, Bruxelles-Midi, Charleroi, Gand Saint-Pierre, Liège Guillemins, Louvain, Namur, Ostende et Ottignies de poubelles de tri pour la collecte sélective respectivement des emballages PMC, du papier/carton, du verre et des déchets. Ce projet sera évalué au premier trimestre 2008 en vue d'une nouvelle extension.

Art. 40

La SNCB Holding constitue une Commission accompagnement Environnement ayant une compétence d'avis dans les matières suivantes:

- la gestion des terrains et des abords;
- les effets du matériel roulant et des activités en général sur l'environnement;
- la gestion efficiente au niveau immobilier et les investissements dans les énergies renouvelables.

Cette Commission est composée paritairement de représentants du groupe SNCB et de représentants des organisations suivantes:

- BBL en Natuurpunt
- Inter Environnement Wallonie et Nature et progrès
- Inter Environnement Bruxelles

Cette Commission émet ses avis soit d'initiative soit sur saisine du Conseil d'Administration d'une des trois sociétés anonymes de droit public du groupe SNCB ou du Ministre des Entreprises publiques et les transmet au Conseil d'Administration de la ou des sociétés

^(**) A.R. 10.05.2007

anonymes de droit public du groupe SNCB concernée(s) et au Ministre des Entreprises publiques.

d) Règles de conduite à l'égard des tiers

Art. 41

La SNCB Holding centralise les relations du Groupe avec le Comité Consultatif des Usagers et en tient le Secrétariat.

Elle s'engage notamment:

- à répondre dans un délai raisonnable 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 par le Comité 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 envisagées au plan de transport des services de train, ainsi qu'aux tarifs.

Art. 42

La SNCB Holding centralise les relations du groupe avec les médiateurs. Elle s'engage pour juin 2005 à proposer une actualisation du protocole d'accord définissant les relations entre l'ex-SNCB et le service de médiation daté au 08 décembre 2000.

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

Elle coordonnera aussi les discussions entre ledit service et le Ministre de la Mobilité.

IX. RELATIONS FINANCIÈRES ENTRE L'ÉTAT ET LA SNCB HOLDING

a) Dotations d'investissement

Art. 43^(*)

43.1 Pour la réalisation des investissements prévus dans le plan 2004-2007, visé à l'article 28, la SNCB Holding reçoit une dotation à charge du budget de l'État.

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

2005 : 814.897 milliers euros

- dont 561.798 milliers d'euros pour Infrabel
- dont 119.200 milliers d'euros pour la SNCB Holding
- dont 133.899 milliers d'euros pour la SNCB

2006 : 927.579 milliers euros

- dont 603.493 milliers d'euros pour Infrabel
- dont 163.129 milliers d'euros pour la SNCB Holding
- dont 160.957 milliers d'euros pour la SNCB

2007 : 962.862 milliers euros

- dont 610.987 milliers d'euros pour Infrabel
- dont 114.395 milliers d'euros pour la SNCB Holding
- dont 237.480 milliers d'euros pour la SNCB

2008 : 998.222 milliers euros

2009 : 1.033.656 milliers euros

2010 : 1.069.168 milliers euros

2011 : 1.097.756 milliers euros

2012 : 1.133.425 milliers euros

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

^(*)A.R. 16.11.2006

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

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

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

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

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

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

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

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

Tous les projets pour lesquels les Régions interviennent, seront réalisés sans retard, dans le respect du principe de simultanéité tel que défini par le Comité de Concertation lors de sa

séance du 7 décembre 2005 , compte tenu de l'état de préparation des différents projets concernés.

43.6 La procédure de révision de la répartition de la dotation globale entre les trois sociétés anonymes de droit public s'intègre dans la procédure, décrite à l'article 29, relative à l'approbation du programme d'investissement annuel et à son amendement. Elle donne lieu à une régularisation éventuelle du paiement entre les trois sociétés. Les preuves de ces transferts sont communiquées à la DGTT.

Pour le 31 mars 2007, la SNCB Holding présente au Ministre des Entreprises publiques et au Ministre de la Mobilité, avec l'accord de la SNCB et d'Infrabel, une proposition de répartition dans le cadre des crédits globaux précités pour chaque année de 2008 à 2012.

43.7 Tous les montants dans le présent article sont exprimés en euros 2005 et sont indexés selon le principe repris en annexe 6 point II.

Lorsque le mécanisme d'indexation contractuelle repris en annexe 6, point II, présente un écart supérieur à 3 % pour le calcul de la dotation de l'année t+1, la SNCB Holding, après concertation avec la SNCB et Infrabel, présente un rapport sur l'évolution des prix unitaires ressortant des adjudications ferroviaires de travaux, ainsi que le résultat de leurs dernières formules de révision de prix, portant sur les mêmes paramètres. Ce rapport est établi pour le 15 avril de l'année t.^(**)

Art. 44

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

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

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

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

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

Sans préjudice de l'exécution complète du plan pluriannuel d'investissement, le solde positif éventuel de l'année t est repris comme financement complémentaire à la dotation prévue à l'article 43 qui est octroyée pour l'année t+1 à la SNCB Holding, et sa justification en termes de dépenses d'investissement est intégrée dans le cadre de l'amendement de l'année t+1 présenté par la SNCB Holding.

^(**) A.R. 10.05.2007

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

Art. 44 bis^(*)

Dans le cadre du financement du solde de financement de la réalisation du TGV à concurrence de 268.500 milliers d'euros, l'État garantit le paiement des charges d'intérêts et de remboursement conformément au contrat entre l'État et la SNCB Holding, signé le 9 octobre 2006. L'échéancier de ces charges est repris en annexe 11.

Art. 45 - Financement par le Fonds RER

L'Etat continuera d'alimenter progressivement le Fonds RER jusqu'à ce qu'il atteigne la somme de 1.612 millions d'euros (euros 2001). L'État procède de 2008 à 2013 à un paiement annuel de 210,7 Mio euros (euros constants) par an, en février de chaque année. Le premier paiement aura lieu en février 2008.^(**)

Le solde restant à payer au 28 février 2013 pour alimenter le Fonds à concurrence du montant de 1.612 Mio euros (aux prix de 2001) sera fixé, dans le courant du 1er trimestre 2013, en actualisant en euros (aux prix de 2012), sur base de l'indice tel que défini en annexe 11bis, d'une part, le montant de 1.612 Mio euros (aux prix de 2001) et, d'autre part, les montants effectivement versés.^(**)

En septembre 2007, la SNCB Holding présentera, en concertation avec Infrabel et la SNCB, un rapport sur l'utilisation réelle et prévue des moyens disponibles dans le Fonds RER. Le gouvernement évaluera la situation du Fonds RER et décidera, le cas échéant, d'un paiement additionnel en 2007 permettant de garantir la poursuite normale des travaux physiques au rythme prévu, et la continuité des procédures d'adjudication et de commande.^(**)

La SNCB Holding, Infrabel et la SNCB s'engagent à affecter les montants versés au Fonds RER ainsi que les intérêts générés par le Fonds RER exclusivement à la réalisation du projet RER.^(**)

Il est expressément convenu que les surcoûts éventuels, quelles qu'en soient les causes, seront imputés, dans le cadre du programme d'investissement, à la dotation pour investissements. Dans ce cadre, dès qu'il apparaît que l'enveloppe ne pourra être respectée, la SNCB Holding, avec l'accord de la SNCB et d'Infrabel, procède à une réactualisation du coût de l'ensemble du projet et soumet à l'approbation du Ministre des Entreprises publiques, via la DGTT, les justifications nécessaires sur les surcoûts ainsi que le montant de l'enveloppe complémentaire qui sera portée sur la dotation des investissements.^(**)

^(*)A.R. 16.11.2006

^(**) A.R. 10.05.2007

^(**) A.R. 10.05.2007

Les moyens disponibles au 1^{er} janvier 2005 sur le Fonds RER, à savoir 580.000 milliers d'euros, seront(*) transférés à la SNCB Holding qui gère ce montant au nom et pour le compte de l'État, sous le contrôle du Ministre des Entreprises Publiques.

La SNCB Holding met ces fonds à disposition d'Infrabel, de la SNCB et d'elle-même, sur la base des relevés mensuels des factures d'entreprises et des dépenses réelles en régie relatives à ces investissements et ce, compte tenu des rectifications éventuelles sur la comptabilisation des dépenses à dater du 1^{er} janvier 2005. Les moyens du Fonds RER servent également à couvrir la participation de l'État aux frais de fonctionnement du Secrétariat permanent du RER (article 11, 5^o alinéa de la Convention RER du 4 avril 2003) et aux frais d'étude (articles 13 et 28 de la même Convention). La participation de l'État au Secrétariat permanent peut au maximum représenter le coût d'un membre du personnel équivalent temps plein de rang A, majoré du coût de fonctionnement courant. La participation de l'État aux frais d'étude et aux projets visés à l'article 13 s'élèvera à maximum 1.500.000 euros pour toute la période allant de 2006 à 2010 inclus (*).

La SNCB Holding est tenue de vérifier le respect des plafonds de dépenses tel qu'il résulte de la répartition inscrite au programme annuel d'investissement de chacune des trois sociétés.

Elle communique à la DGTT une situation des prélèvements arrêtée trimestriellement, dans les deux mois suivant le trimestre concerné. Le contrôle de la bonne imputation des dépenses d'investissement au projet RER est assuré par la DGTT, dans le cadre des procédures prévues aux articles 28 à 32. La SNCB Holding, la SNCB et Infrabel restent responsables chacune pour ce qui les concerne au sujet de ces contrôles.

La SNCB Holding n'est aucunement tenue d'assurer le financement du RER directement ou auprès d'Infrabel et de la SNCB au-delà des moyens financiers qui lui auront été transférés(*) et des produits qui leur sont associés

Les fonds sont placés au mieux, compte tenu de l'échéancier des dépenses d'investissement RER à réaliser par Infrabel, la SNCB et la SNCB Holding. Les produits financiers générés par les montants disponibles sont affectés par priorité à la couverture des frais de gestion dus à la SNCB Holding. Les frais de gestion de la SNCB Holding sont fixés forfaitairement à 35 milliers d'euros par an. Ce montant, exprimé en euros 2005 est indexé sur la base de l'évolution annuelle de l'indice santé. Au-delà des prélèvements susvisés, les produits financiers supplémentaires sont affectés au financement des investissements RER.

Pour le 30 avril de chaque année, la SNCB Holding établit un rapport annuel spécifique sur la gestion des moyens qui lui ont été confiés, avec les éléments suivants:

- le solde des moyens disponibles au 1^{er} janvier de l'année précédente;
- la description des placements et des versements effectués dans l'année (montant, date, taux, durée...);
- une présentation détaillée du calcul des produits financiers qui en découlent ;
- le prélèvement, sur ces produits, des frais de gestion, au 31 décembre de chaque année;

(*)A.R. 16.11.2006

- l'affectation du solde éventuel de ces produits à la couverture des intérêts du préfinancement opéré par la SNCB Holding en vertu de l'article 56.

Art.46 - Investissements RER^(*)

Les investissements visés, à charge de la SNCB Holding, sont l'aménagement des gares en dehors des quais, couloirs sous voies et passerelles (bâtiments, parkings, abris à vélos, abords, ...) situées, dans le périmètre RER, sur les trois lignes qui seront mises à quatre voies (L50A, L124 et L161), ainsi que sur la L36 (tronçon Louvain - Bruxelles-Nord).

Est mis à disposition de la SNCB Holding à charge du financement prévu à l'article 45, un montant maximum de :

- 2.300 milliers d'euros en 2005
- 5.900 milliers d'euros en 2006
- 3.700 milliers d'euros en 2007.

Ces montants, exprimés en euros 2005, peuvent être révisés dans le cadre de la procédure décrite à l'article 29, relative à l'approbation du programme d'investissement annuel et à son amendement.

Pour le 31 mars 2007, la SNCB Holding présente au Ministre des Entreprises publiques, avec l'accord de la SNCB et d'Infrabel, une proposition d'allocation de crédits à chacune des trois sociétés pour chaque année de 2008 à 2012.

Art. 47

La SNCB Holding s'engage à tout mettre en œuvre pour respecter le niveau des dépenses d'investissement que lui assurent les moyens mis à sa disposition prévus aux articles 43 et 46.

^(*)A.R. 16.11.2006

b) Dotations d'exploitation

Art. 48^(*)

La SNCB Holding reçoit, à charge du budget de l'État, une dotation d'exploitation annuelle de 165.030 milliers d'euros 2005 qui contribue à couvrir les coûts engagés dans la réalisation de ses missions de service public suivantes :

- activités de sécurité et de gardiennage dans le domaine ferroviaire ;
- gestion des gares et dépendances (y compris parkings) ;
- conservation du patrimoine historique relatif à l'exploitation ferroviaire ;
- satisfaction des besoins de la Nation énumérés aux articles 34 et 35 ;
- missions décrites aux articles 2 et 9.

À partir de 2006, cette dotation d'exploitation est augmentée de 7,2 millions d'euros 2005 pour compenser les coûts engagés dans la réalisation des missions de sécurité que la SNCB Holding exécute avec du personnel qu'elle a dû spécialement engager et former. A partir de l'exercice 2007, les comptes de la SNCB Holding permettront d'isoler le coût réel de ces missions de sécurité.

Cette dotation est néanmoins réduite à concurrence d'une part de 23,78 % des frais, visés aux articles 52 et 66, relatifs au personnel du Service technique d'appui ferroviaire, jusqu'à la cessation de ses activités en 2005, et d'autre part de 23,78 % de l'ensemble des coûts du Service de Sécurité et d'Interopérabilité des Chemins de fer (SSICF) pour un effectif maximum de 25 équivalents temps plein, tel que décrit en annexe 12. Les frais de fonctionnement du SSICF ne peuvent excéder 35.000 euros 2005 par équivalent temps plein. [La DGTT, en concertation avec la SNCB Holding, Infrabel et la SNCB déterminera plus précisément, pour le 30 juin 2007, les tâches du SSICF et ses besoins : la compensation sur la dotation de la SNCB Holding sera, de cette manière, mieux délimitée dans le cadre du prochain contrat de gestion. Sur cette base, l'effectif maximum décrit en annexe 12 pourra, le cas échéant, être revu avant la conclusion du prochain contrat de gestion.](#)^(**)

A partir de 2006, cette dotation d'exploitation est également augmentée de 10 millions d'euros 2006, destinés e.a. à la formation du personnel roulant. La S.N.C.B. Holding présentera annuellement un rapport sur l'utilisation de ces moyens et sur l'évolution des besoins.

A partir du dernier trimestre 2006, cette dotation d'exploitation est également augmentée de 3,8 millions d'euros 2006 sur base annuelle, à affecter pour moitié à la sécurité et pour moitié à la formation du personnel roulant.

La dotation d'exploitation est indexée conformément à l'annexe 6 point I.

Le montant prévu au premier paragraphe a été fixé sur base des recettes et des dépenses futures de la S.N.C.B. Holding telles que reprises dans le plan consolidé 2006- 2007 du Groupe SNCB transmis au Secrétaire d'État des Entreprises Publiques le 9 février 2006. Celles ci comportent notamment les prestations exécutées en application de l'article 4 du

^(*)16.11.2006

^(**) A.R. 10.05.2007

présent contrat de gestion. La S.N.C.B. Holding s'engage à continuer à gérer ces contrats conformément à l'article mentionné.

Art. 49 – Exploitation du RER^(**)

La dotation visée à l'article 48 couvre également les frais de personnel d'entretien et autres coûts afférents aux gares visées par la mise en exploitation du RER, non concédées à la SNCB.

Art. 49 bis – Dotation d'exploitation exceptionnelle e-ticketing^(**)

En vue de favoriser la promotion du transport public, l'État confie à la SNCB Holding la gestion d'une dotation exceptionnelle qui est destinée à la mise en place d'une plate-forme commune nécessaire à la réalisation technique et opérationnelle du e-ticketing.

Cet e-ticketing consiste en une carte à puce unique, intermodale et interopérable, valable auprès des différents opérateurs de transport public.

La dotation réservée à cet effet est de 2.045 m €

Elle est libérée à concurrence de 1.000 k EUR pour le 30 septembre 2007 au plus tard. Le solde est versé à la SNCB Holding à partir de 2008, sur la base d'un rapport justifiant les tâches et les coûts associés à la mise en place de la plate-forme commune. La justification attachée à ces coûts démontre les efforts consentis par le groupe de travail pour garantir la recherche des économies potentielles.

Une partie de la dotation peut servir comme mise de fonds à valoir sur la partie à charge de l'État fédéral lors de la création et du fonctionnement de celle-ci.

c) Autres obligations financières de l'État

Art. 50^(*)

Au titre de contribution aux charges liées aux accidents du travail, l'État verse à la SNCB Holding une somme calculée conformément aux règles communes pour la normalisation des comptes des chemins de fer découlant du règlement (CEE) 1192/69 du 26 juin 1969 du Conseil de la CEE et telles qu'elles étaient d'application au moment du classement de l'ex-SNCB parmi les entreprises publiques autonomes.

En outre, l'État continue à compenser les charges liées aux pensions de la SNCB Holding pour les années 2005 et 2006 conformément aux règles communes pour la normalisation des comptes des chemins de fer découlant du règlement (CEE) 1192/69 du 26 juin 1969 du Conseil de la CEE et telles qu'elles étaient d'application au moment du classement de l'ex-SNCB parmi les entreprises publiques autonomes.

^(**) A.R. 10.05.2007

^(*) A.R. 16.11.2006

Dans l'attente du transfert, à compter du 1^{er} janvier 2007, des obligations de la SNCB Holding visées à l'article 2 de l'arrêté royal du 28 décembre 2005 relatif au transfert des obligations de pension de la SNCB Holding à l'État belge, l'État prendra à sa charge, pour l'exercice 2006, les charges de pension non compensées en application du règlement précité (CEE) n°1192/69, dans le cadre du financement des charges du Fonds de pension de la SNCB Holding en vigueur au 31 décembre 2005. Cette reprise allait de pair avec une compensation.

A partir de l'exercice 2007, l'État supporte directement les charges de pension relatives aux membres du personnel statutaire de la SNCB Holding et à leurs ayants droit, en application de l'arrêté royal précité.

Art 51

Les obligations financières de l'État résultant de l'opération de "Sale and Lease Back" réalisée le 31 mai 1991 pour un montant de 1.750 millions BEF sont couvertes par une contribution financière de 3.652.061,50 EUR, relative à l'échéance du 31 décembre 2004, versées en 2005 par l'État à la SNCB Holding.

Art. 51 bis^(**)

En vertu de l'article 9, troisième alinéa du présent contrat de gestion, l'État prend en charge l'annuité du financement de 380 M euros (euros 2005) souscrit par la SNCB Holding auprès d'EUROFIMA en vue de l'acquisition de 95 automotrices électriques qui seront affectées entièrement aux lignes RER.

L'annuité est calculée sur 30 ans et fixée en fonction du taux d'intérêt en vigueur le jour de la signature de ce financement. Elle est limitée à 4.500 m euros constants en 2006, 2007 et 2008, et à 10.000 m euros constants en 2009. Les montants des années suivantes sont calculés en fonction des livraisons prévues à partir de fin 2009, à raison de 30 automotrices par an et plus particulièrement :

- l'annuité porte sur 30 ans au total ;
- le taux obtenu par la SNCB Holding auprès d'EUROFIMA ne peut être supérieur à 10 points de base au dessus du taux sans risque ;
- l'annuité à payer par l'État tient compte d'une prime de risque pour la SNCB Holding de 2 points de base.

La SNCB Holding est autorisée, dans la limite des montants repris dans la décision du Conseil des Ministres, à fixer le taux de l'emprunt en fonction des opportunités de marché.

Ce financement fera l'objet d'une convention à conclure entre l'État, la SNCB Holding et la SNCB.

^(**) A.R. 10.05.2007

Art 52

La prise en charge par l'État des frais relatifs au personnel visé à l'article 66 du présent contrat de gestion, est effectué sur la base d'un justificatif annuel par la SNCB Holding.

d) **Affectation des bénéfices**

Art. 53

Sans préjudice de l'article 31 des statuts et de l'article 616 du Code des Sociétés, en cas de bénéfice, représenté par un cash flow, la SNCB Holding veillera à affecter prioritairement celui-ci à la réduction de son endettement.

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

Art. 54 - Dotation d'investissement

Pour l'exercice 2005, les modalités de versement de la dotation aux investissements visée à l'article 43 s'inscrivent dans la continuité du mécanisme prévu par l'arrêté royal du 30 décembre 2004 portant approbation du cinquième avenant au deuxième contrat de gestion de l'ex-SNCB. L'État verse cette dotation à la SNCB Holding qui en reverse une partie à Infrabel et à la SNCB sous forme d'avances proportionnelles au budget annuel d'investissement de chacune d'elles et suivant l'échéancier des versements de l'État fixé comme suit:

- 3,75 douzièmes le 10^{ème} 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 douzièmes dont le versement, par l'État exclusivement à la SNCB Holding, est conditionné à l'article 60.

La justification de la part de ce montant qui est impartie à la SNCB Holding se fait selon les procédures reprises aux articles 28 à 32 du présent contrat de gestion

À partir de l'année 2006, les versements par l'État de la dotation aux investissements auprès de la SNCB Holding sont effectués le 25 de chaque mois par provisions mensuelles égales au douzième du montant annuel. Toutefois, si l'avenant au présent contrat n'a pas été approuvé par les trois sociétés, l'État continue à verser la dotation d'investissement globale à la SNCB Holding qui en verse une partie à Infrabel et à la SNCB sous forme d'avances dont question à l'article 43.

En cours d'année, les provisions mensuelles restant à verser sont recalculées en fonction des révisions éventuelles apportées à la répartition telles que prévues à l'article 43.

Le versement de la tranche de décembre est limité à 75 %, le solde étant versé par l'État, suivant les dispositions de l'article 60.^(*)

Art. 54 bis^()**

Au plus tard le 15 décembre de chaque année, la SNCB Holding versera la partie non utilisée de la dotation d'investissement au "Fonds des Investissements Ferroviaires" conformément aux dispositions de la loi-programme du 27 décembre 2006 et de l'arrêté royal du 28 décembre 2006.

Art. 55 - Financement des investissements RER

^(*)A.R. 16.11.2006

^(**) A.R. 10.05.2007

Les moyens disponibles au 1^{er} janvier 2005 sur le Fonds RER, à savoir 580.000 milliers euros, sont transférés par l'État à la SNCB Holding **au plus tard le 31 décembre 2006.**^(**)

La SNCB Holding justifie l'utilisation de ces crédits pour ses propres investissements RER, sans préjudice des justifications visées à l'article 45 qu'elle fournit au titre de gestionnaire des moyens du Fonds RER qui lui sont confiés.

La justification finale du crédit t est apportée par l'extrait du rapport d'évaluation annuel sur l'exécution de son programme d'investissement de l'année t correspondant aux rubriques du RER tel qu'il est établi le 30 avril de l'année t+1 en vertu de l'article 29.

Art. 56 - Dotation d'exploitation

Pour l'exercice 2005, et pour 2006 tant que l'avenant au contrat de gestion n'a pas été approuvé par les trois sociétés, les modalités de versement de la dotation d'exploitation visée à l'article 48 s'inscrivent dans la continuité du mécanisme prévu par l'arrêté royal du 30 décembre 2004 portant approbation du cinquième avenant au deuxième contrat de gestion de l'ex-SNCB. L'État verse cette dotation à la SNCB Holding qui en reverse une partie à Infrabel et à la SNCB sous forme d'avances, pour 2005, selon les modalités déterminées à l'article 48 et, pour 2006, proportionnellement au business plan consolidé à remettre pour le 15 décembre 2005.

Ces avances versées par la SNCB Holding au profit de la SNCB et d'Infrabel 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.

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

- les tranches de janvier à avril de chaque année sont versées au plus tard le 25 de chaque mois;
- les tranches relatives à mai, juin, juillet et août de chaque année font l'objet d'un seul paiement au plus tard le 8 mai de la même année;
- les tranches relatives à septembre, octobre, novembre et décembre, dont la dernière est limitée à 75 %, font l'objet d'un seul paiement avant le 10^{ème} jour ouvrable de janvier de l'année suivante;
- le solde de la tranche de décembre est versé par l'État, suivant les dispositions de l'article 61;

Le crédit initial de l'année t est ajusté soit à la hausse, soit à la baisse, sur la base de l'indexation réelle dont question en annexe 6 point 1. L'ajustement positif est libéré en une fois, dans les soixante jours de la parution au Moniteur belge du budget ajusté. L'ajustement négatif est intégré immédiatement dans le calcul des tranches mensuelles restant à verser.

^(**) A.R. 10.05.2007

Art. 57 Charges de Pensions et Accidents de travail^(*)

La dotation prévue à l'article 50 pour les exercices 2005 et 2006 relative à la normalisation des charges de pensions et charges liées aux accidents de travail est versée intégralement à la SNCB Holding suivant l'échéancier repris à l'article 56. **Exceptionnellement, le versement de la tranche de décembre 2006 est reporté au dixième jour ouvrable de 2008.**^(**)

À partir de l'exercice 2007, la dotation relative à la normalisation de charges liées aux accidents de travail est versée intégralement à la SNCB Holding sur la base d'un justificatif tenant compte du régime général applicable aux autres entreprises. Le paiement se fait dans les soixante jours à dater de l'approbation des comptes de l'année par l'Assemblée générale des Actionnaires de la SNCB Holding.

Art 58 - Dotation d'exploitation RER

A partir de 2007, la dotation d'exploitation pour la mise en exploitation du RER telle que prévue à l'article 49 est ajoutée à celle prévue à l'article 48. Les modalités de versement sont celles prévues aux articles 56 et 61.

Art 59 - Autres obligations financières de l'État

La compensation financière visée à l'article 51 est versée au plus tard le 30 juin 2005.

La compensation financière visée à l'article 51 bis est versée avant le 30 avril 2007 pour la tranche 2006 et avant le 31 octobre 2007 pour la tranche 2007. Les tranches suivantes sont versées au plus tard le 30 juin de chaque année.^(**)

La compensation financière visée à l'article 52 est versée au cours du premier trimestre de l'année suivant celle au cours de laquelle les prestations ont été réalisées.

Art. 60

Le versement du solde de la douzième tranche de la dotation d'investissement prévue à l'article 43 est conditionné par la transmission par la SNCB Holding des éléments suivants à la DGTT:

- la clôture annuelle des comptes avec identification des dépenses d'investissement, des créances ou dettes vis-à-vis de l'État en rapport avec la dotation pour investissements de l'État;
- tous les documents et renseignements, entre autres les justifications relatives aux écarts entre la programmation et la réalisation des projets, à remettre par la SNCB Holding à la DGTT dans le cadre du suivi des investissements conformément aux procédures arrêtées dans le présent contrat.

^(*)A.R. 16.11.2006

^(**)A.R. 10.05.2007

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. 61

Le solde de la douzième tranche de la dotation d'exploitation de l'année t prévue à l'article 48 et de la normalisation des comptes prévue à l'article 50 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 SNCB Holding.

Art. 62

Les modalités de paiement prévues aux articles 54 à 61 sont respectées sans préjudice des dispositions légales et réglementaires relatives au budget de l'État et à la procédure générale de libération des crédits budgétaires.

Art. 63

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

XI. PLAN D'ENTREPRISE

Art. 64

1. Le plan 2003 – 2005 est la traduction de la stratégie que les trois entreprises publiques ont souhaité mettre en œuvre durant les années 2003, 2004 et 2005 afin de relever les défis qui se présentent en terme de mobilité et afin d'en accroître globalement la performance.
2. Ce plan sera évalué paritairement. L'évaluation paritaire commencera en septembre 2005 de manière à ne pas mettre en péril l'échéance du 15 décembre 2005 dont question ci-dessous.
3. Sur base de cette évaluation, l'État et la Direction prendront toutes les mesures utiles en vue d'atteindre une stabilisation de la dette globale des 3 sociétés au niveau d'un mois de l'année 2008 à définir dans le cadre de l'établissement du plan 2006-2007. L'opportunité de neutraliser un phénomène de nature exogène sera évaluée à ce moment en commun par les 2 parties.
4. Ces mesures porteront notamment sur :
 - Outre la charge de la dette reprise, le respect par l'État des engagements financiers pris dans le présent contrat de gestion en matière d'investissements, permettant notamment de réaliser à court et moyen terme le maintien de capacité, des extensions d'infrastructure et des acquisitions de matériel permettant d'accueillir la croissance de voyageurs précitée ; les apports financiers de l'État au niveau d'exploitation du groupe SNCB augmentent de façon significative à partir de 2006, comme détaillé en annexe 8;
 - l'optimisation de l'organisation du travail et des moyens de production ainsi que leur modernisation (ex : CLI, nouvelles cabines de signalisation, modernisation des ateliers d'entretien) ;
 - l'optimisation des procédures de commandes au sein du groupe et des procédures de contrôle des coûts ;
 - l'évaluation et si nécessaire la poursuite de l'effort de productivité, particulièrement dans les activités soumises à la concurrence, comme arrêté dans le plan 2003-2005 ;
 - l'amélioration de la sécurité de toutes les catégories de personnel entrant en contact avec le public et en particulier des accompagnateurs de train ; un ensemble de mesures seront prises par l'État et la Direction dans cette perspective.

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

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

Conformément à l'article 162 decies de la loi du 21 mars 1991, ce plan sera évalué chaque année.

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

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

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

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

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

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

[...]^(*)

La SNCB Holding souscrit à l'objectif commun de stabiliser, au 30 juin 2009 et pour les exercices ultérieurs, par rapport au 30 juin 2008, la dette financière nette consolidée du Groupe SNCB selon les normes comptables belges en vigueur en 2008, hors impact du financement TGV (solde de la créance d'Infrabel relative à l'intervention des Pays-Bas et au solde la Financière TGV + emprunt TGV 282,5 millions), hors impact des préfinancements alternatifs tels que décidés par le Comité de Concertation du 11 octobre 2005 et du 7 décembre 2005, ainsi que hors impact de toute dette éventuelle qui devrait être actée au bilan d'Infrabel ou de la Holding suite à l'application des normes IFRS pour ce qui concerne les opérations de partenariat public privé pour les projets Diabolo et Liefkenshoekspoorverbinding. Cet objectif s'inscrit dans le respect du plan d'entreprise consolidé 2006-2007 du Groupe SNCB, transmis au Ministre des Entreprises publiques le 9 février 2006.^(*)

^(*)A.R. 16.11.2006

^(*)A.R. 16.11.2006

XII. RELATIONS AVEC LE FONDS DE L'INFRASTRUCTURE FERROVIAIRE (F.I.F.)

Art. 65

1. La SNCB Holding assure, à l'égard des actifs transférés par arrêté royal du 30 décembre 2004 au Fonds de l'infrastructure ferroviaire dont la gestion et la valorisation sont confiées à [un tiers^{\(**\)}](#), les responsabilités suivantes:
 - la surveillance,
 - l'entretien ordinaire,
 - la prise des mesures urgentes et/ou de sécurité nécessaires à l'égard notamment des circulations piétonne, routière et ferroviaire.
2. Par « entretien ordinaire », on entend l'entretien périodique tel que le fauchage, l'élagage des arbres etc. ainsi que les petites réparations, c'est à dire celles dont le coût unitaire n'excède pas 1.250 euros.
3. Les responsabilités ci-dessus ne doivent pas être assurées vis-à-vis des actifs et parties d'actifs dont le F.I.F. cesse d'être propriétaire.

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

4. La SNCB Holding peut accorder sur les actifs visés au point 1 ou sur des parties de ceux-ci, en ayant égard aux droits déjà accordés par les autorisations visées au point 3, des autorisations d'occupation ou d'usage, à condition que ces autorisations soient purement précaires, ne portent que sur des périodes n'excédant pas un mois sans possibilité de renouvellement et qu'au terme de l'occupation ou de l'usage la ou les parties concernées des actifs ne soient en aucune manière grevées, matériellement ou juridiquement.

La SNCB Holding assure le suivi des autorisations accordées et la perception des redevances dont elles sont assorties.

5. La SNCB Holding [et le tiers assurant la gestion et la valorisation des terrains transférés par l'arrêté royal du 30 décembre 2004^{\(**\)}](#) s'échangent les informations qui leur sont mutuellement nécessaires relativement à l'exercice des responsabilités ci-dessus.

La SNCB Holding fait rapport à [ce tiers^{\(**\)}](#) sur les mesures d'urgence et/ou de sécurité qu'elle prend, sur les autorisations accordées en vertu du point 4 et sur les travaux d'entretien extraordinaire qu'elle juge nécessaire. La SNCB Holding verse à la Sopima les redevances perçues en vertu du point 4.

6. La SNCB Holding exécute les obligations décrites comme étant à sa charge dans les annexes, relatives aux actifs dont la gestion et la valorisation sont confiées [au tiers^{\(**\)}](#), qui sont jointes à l'arrêté royal du 30 décembre 2004 comportant la liste des actifs transférés par la SNCB Holding au Fonds de l'infrastructure ferroviaire.

^(**) A.R. 10.05.2007

La SNCB Holding communique pour information à l'État, représenté par la DGTT, une copie des dispositions contractuelles qu'elle conclut éventuellement avec le F.I.F.

Les frais résultant de ces prestations sont facturés par SNCB Holding à ce tiers^(**) à prix coûtant.

XIII. DISPOSITIONS DIVERSES

Art. 66

La convention du 9 juin 2000 prise dans le cadre de l'exécution de la législation et de la réglementation belges transposant les directives et actes européens relatifs au transport ferroviaire est prolongée par un cinquième avenant, daté du 31 décembre 2004, jusqu'à la mise à disposition opérationnelle des agents visés à l'article 98 de l'arrêté royal du 12 mars 2003 relatif aux conditions d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire. La prise en charge par l'État du coût du personnel concerné de la SNCB Holding est opérée conformément à l'article 52.

Art. 67

La convention du 12 janvier 2005, prise en application de l'article 98 de l'arrêté royal du 12 mars 2003 précité (remplacé par l'article 11 de la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire)^(**) et de l'arrêté royal du 22 décembre 2004 fixant les modalités de transfert de certains membres du personnel de la SNCB Holding au SPF Mobilité et Transports ainsi que leur mise sous son autorité, fait partie intégrante du présent contrat de gestion.

La SNCB Holding met tout en œuvre pour que le personnel désigné puisse être mis à disposition dans un délai raisonnable.^(**)

Art. 68

La SNCB Holding répond aux demandes de renseignements émanant du Ministre des Entreprises publiques et du Ministre de la Mobilité ainsi qu'aux demandes de la DGTT.

Dans le cadre du rôle d'appui qu'elle a à tenir vis-à-vis du Commissaire du Gouvernement, la DGTT reçoit en même temps que ce dernier les documents du Conseil d'administration de la SNCB Holding.

^(**) A.R. 10.05.2007

Art. 69

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

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

La SNCB Holding donne libre accès à son domaine aux membres de l'organisme d'enquête ainsi qu'à tout expert mandaté par lui.^(**)

Elle donne libre accès à son domaine à Infrabel et à la SNCB dans le cadre des missions qui leur sont conférées en matière de sécurité d'exploitation.^(**)

Art. 70 - Rapport annuel relatif à l'exécution des missions de service public

Le rapport annuel établi par la SNCB Holding en ce qui concerne la manière dont la SNCB Holding a accompli ses missions de service public, conformément à l'article 162 nonies § 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 SNCB Holding 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. Le rapport financier annuel relatif à l'exécution des missions de service public de la SNCB Holding correspond aux comptes annuels de la SNCB Holding, comprenant le bilan, le compte de résultats et les annexes établis conformément aux dispositions légales de droit commun. Ces comptes annuels sont scindés en deux parties:
 1. une première partie reprenant les postes des comptes annuels relatifs aux participations. Cette partie est détaillée par filiale. Elle reprend tous les postes de l'actif et du passif du bilan et du compte de résultats relatifs aux filiales, notamment:
 - a. les produits financiers: dividendes perçus et intérêts sur prêts;
 - b. les charges financières : intérêts payés sur les capitaux investis. Ces intérêts cumulés seront calculés sur les investissements réalisés après le 31/12/1993 et à partir du 1^{er} janvier de l'année qui suit l'année où les capitaux ont été investis ;
 - c. les réductions de valeur et reprises de réductions de valeur, les plus-values et moins-values sur participations;

^(*)A.R. 16.11.2006

^(**) A.R. 10.05.2007

2. une seconde partie reprenant les autres postes du bilan et du compte de résultats. Cette seconde partie mentionnera distinctement:
 - a. les bénéfices dégagés par la réalisation d'actifs immobilisés de la SNCB Holding, lesquels seront affectés à la réduction de la dette;
 - b. les produits des activités commerciales de la SNCB Holding.

Par ailleurs, seront mentionnées distinctement dans le bilan et le compte de résultats les relations avec la SNCB et avec Infrabel.

Les comptes annuels sont complétés par un tableau de financement établi selon les normes relatives aux comptes annuels.

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

Art. 71

La SNCB-Holding transmet à Infrabel et à la SNCB tous les avis qu'elle formule vis à vis des rapports, demandes ou propositions à soumettre au Ministre des Entreprises publiques, au Ministre de la Mobilité ou à la DGTT.

Art. 71 bis^(*)

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

^(*)A.R. 16.11.2006

XIV. SUIVI ET EXÉCUTION DU CONTRAT DE GESTION

Art. 72

Pour le 30 avril de chaque année, la SNCB Holding communique au Ministre des Entreprises publiques et au Ministre de la Mobilité via la DGTT un rapport circonstancié concernant toutes les matières visées aux articles 9 et 37. Ce rapport présente des éléments objectifs permettant d'évaluer l'évolution de la qualité au cours de l'exercice précédent ainsi qu'un plan d'action pour les années ultérieures.

Art. 73 (suivi environnement)

La SNCB Holding transmet à la DGTT, chaque année avant le 30 avril, une information détaillée relative à son action en matière d'environnement et de développement durable au cours de l'exercice précédent. Elle rapporte de la même manière, dans un souci de coordination, les réalisations effectuées par Infrabel et par la SNCB.

Art. 74

Dans le cadre du suivi de l'exécution du présent contrat de gestion, la SNCB Holding présente pour le 30 avril de chaque année à l'État, représenté par la DGTT, les statistiques suivantes :

- fréquentation des gares, en collaboration avec la SNCB;
- évolution du nombre de places de parking et de la fréquentation de ceux-ci, par gare;
- enquête auprès de voyageurs (Baromètre qualité) en collaboration avec la SNCB.

L'annexe 9 présente la liste des informations, rapports et documents que doit fournir la SNCB Holding en application des dispositions du présent contrat de gestion.

Art. 75

Au moins une fois par an, un groupe de travail, composé d'un représentant des Ministres concernés, de représentants de la DGTT et de représentants de la SNCB Holding, de la SNCB 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. 76

Si, au terme d'un exercice, la SNCB Holding 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'État représenté par la DGTT.

Art. 77

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 SNCB Holding examinera les raisons pour lesquelles les objectifs contractuels ne peuvent être rencontrés et définira, en concertation avec l'État, représenté par la DGTT, les mesures propres à y remédier.

Le cas échéant, le résultat de la concertation visée à l'alinéa 1^{er} sera entériné dans un avenant au présent contrat de gestion.

Au cas où ces événements ou ces décisions entraînent des modifications dans les montants de la dotation d'investissement de l'année t, la SNCB Holding n'est tenue au respect des délais de présentation d'un nouveau plan annuel d'investissement le 15 novembre de l'année t-1 que si la modification lui est notifiée le 15 septembre de l'année t-1 au plus tard. En cas de notification ultérieure, la SNCB Holding dispose d'un délai de deux mois pour présenter son plan annuel adapté.