

Table des matières de contrat de gestion Infrabel 2008-2012

Introduction	7
I. Les missions d'Infrabel	8
A. Objectifs de croissance	8
1. Objectifs généraux de croissance	8
Art. 1.....	8
2. Etude des besoins à long terme	8
Art. 2.....	8
B. Les cinq missions de service public d'Infrabel	10
Art. 3.....	10
1. Première mission: Garantir une infrastructure performante.....	10
a. Infrastructure	10
Art. 4.....	10
b. Entretien et gestion de l'infrastructure.....	10
Art. 5.....	10
2. Deuxième mission: Garantir un trafic ferroviaire fluide et sûr	11
a. Régulation du réseau	11
Art. 6.....	11
b. Application et contrôle des normes techniques et règles de sécurité.....	11
Art. 7.....	11
c. Ordre de priorité en temps réel.....	11
Art. 8.....	11
3. Troisième mission: Fournir des services ferroviaires aux sociétés de chemin de fer ..	11
Art. 9.....	11
4. Quatrième mission: Attribuer la capacité aux entreprises ferroviaires de manière équitable et non discriminatoire	12
Art. 10.....	12
5. Cinquième mission: Fixer le tarif des sillons et des services.....	12
a. Tarification	12
Art. 11.....	12
b. Etude concernant les paramètres tarifaires.....	13
Art. 12.....	13
c. Surveillance	13
Art. 13.....	13
II. Sécurité.....	14
A. Sécurité d'exploitation	14
1. Gestion de crise	14
Art. 14.....	14
2. Mise en service des sous-systèmes.....	14
Art. 15.....	14
3. Sécurité des passages à niveau	14
Art. 16.....	14
4. Lignes touristiques	15
Art. 17.....	15
B. Plan d'action relatif aux suicides	15
Art. 18.....	15
C. Sécurité sociétale	16

1. Services de sécurité	16
Art. 19.....	16
2. Plan de sûreté	16
Art. 20.....	16
III. Qualité du service	17
A. Principes généraux de la mesure de la qualité.....	17
Art. 21.....	17
B. Manuel de qualité	17
1 Généralités.....	17
Art. 22.....	17
2. Aspects qualitatifs	18
Art. 23.....	18
C. Baromètre de qualité.....	20
Art. 24.....	20
D. Fiabilité, ponctualité et informations sur la ponctualité	20
Art. 25.....	20
E. Marchandises	21
Art. 26.....	21
IV. Relations avec les tiers.....	22
A. Relations avec clients et riverains	22
1. Relations avec les entreprises ferroviaires	22
Art. 27.....	22
2. Concertation et publication	22
Art. 28.....	22
3. Information aux riverains	22
Art. 29.....	22
B. Relations avec d'autres instances.....	22
1. Aliénation ou acquisition des biens.....	22
Art. 30.....	22
2. Comité Consultatif des Usagers	23
Art. 31.....	23
3. Service de médiation	24
Art. 32.....	24
4. Fonds des infrastructures ferroviaires (FIF).....	24
Art. 33.....	24
V. Intermodalité	25
A. Généralités.....	25
Art. 34.....	25
B. Transport de marchandises	25
Art. 35.....	25
C. Transport de personnes	25
1. Evaluation et amélioration du système ARIBus	25
Art. 36.....	25
2. Information en temps réel au voyageur.....	26
Art. 37.....	26
3. Garantir un accès aux vélos.....	26
Art. 38.....	26
4. Nœuds de correspondance intermodaux	26
Art. 39.....	26

VI. Accessibilité	27
A. Généralités.....	27
Art. 40.....	27
B. Extension méthodique de l'accessibilité	27
Art. 41.....	27
C. Tâches.....	28
1. Ascenseurs et rampes mobiles.....	28
Art. 42.....	28
2. Quais.....	28
Art. 43.....	28
D. Monitoring.....	29
Art. 44.....	29
VII. Respect de l'environnement	30
A. Politique générale en matière d'environnement.....	30
Art. 45.....	30
B. Aspects liés à la politique environnementale.....	31
1. Limiter la consommation d'énergie	31
Art. 46.....	31
2. Limiter les émissions de CO ₂	31
Art. 47.....	31
3. Utiliser des sources d'énergie alternatives.....	31
Art. 48.....	31
4. Limiter le bruit et les vibrations	32
Art. 49.....	32
5. Commission d'accompagnement environnement	33
Art. 50.....	33
6. Assainissement du sol	33
Art. 51.....	33
7. Respecter la nature et le paysage.....	33
Art. 52.....	33
8. Gestion des déchets	33
Art. 53.....	33
VIII. Investissements.....	34
A. Plan d'investissement pluriannuel	34
Art. 54.....	34
B. Programme annuel d'investissement.....	35
Art. 55.....	35
C. Dossiers de projet, dossiers collectifs, fiches de projet et fiches collectives.....	36
Art. 56.....	36
D. Transition vers les dossiers de projet.....	37
Art. 57.....	37
E. Spécificités.....	37
1. Etude relative au matériel pendulaire.....	37
Art. 58.....	37
2. Etude lightrail.....	37
Art. 59.....	37
IX. Relations financières entre l'Etat et Infrabel.....	38
A. Dotations d'investissement	38
Art. 60.....	38

1. Le Fonds RER	38
Art. 61	38
2. Dotation d'investissement classique	39
Art. 62	39
3. Projets PPP	40
a. Diabolo	40
Art. 63	40
b. Liefkenshoek Rail Link	40
Art. 64	40
4. Projets avec préfinancement régional	40
Art. 65	40
5. Répartition des montants entre les trois entreprises	42
Art. 66	42
6. Indexation de la dotation d'investissement	42
Art. 67	42
7. Paiement de la dotation d'investissement	43
Art. 68	43
8. Trésorerie – Reports	43
Art. 69	43
9. Investissements TGV	44
Art. 70	44
10. Date de réalisation de la LGV 4	44
Art. 71	44
11. Fonds des Investissements ferroviaires	44
Art. 72	44
B. Dotations d'exploitation	45
Art. 73	45
1. Montant de la dotation d'exploitation	45
Art. 74	45
2. Montant de la dotation d'exploitation RER	46
Art. 75	46
3. Indexation des dotations d'exploitation	47
Art. 76	47
4. Paiement des dotations d'exploitation	47
Art. 77	47
5. Redevance de disponibilité pour le PPP Diabolo	47
Art. 78	47
6. Redevance de disponibilité pour le PPP Liefkenshoek Rail Link	48
Art. 79	48
C. Autres dotations (pas d'application)	48
D. Règles budgétaires	48
Art. 80	48
E. Remboursement de subventions européennes	48
Art. 81	48
X. Autres aspects financiers	49
A. Stabilisation de la dette financière nette du Groupe SNCB	49
Art. 82	49
B. Normes comptables	49
Art. 83	49

C. Gestion financière optimisée et transparente.....	50
Art. 84.....	50
XI. Les prestations pour les besoins de la Nation	51
Art. 85.....	51
XII. Dispositions diverses	53
A. Rapport Annuel d'activités	53
1. Rapport financier.....	53
Art. 86.....	53
2. Rapport d'activités	53
Art. 87.....	53
B. Relations avec la DGTT	54
1. Demande de renseignements et accès au domaine ferroviaire.....	54
Art. 88.....	54
2. Concession de droits réels	54
Art. 89.....	54
3. Désaffectation de lignes	55
Art. 90.....	55
C. Suivi et exécution du contrat de gestion.....	55
1. Reporting et statistiques	55
Art. 91.....	55
2. Suivi et adaptation.....	55
Art. 92.....	55
D. Benchmarks	55
Art. 93.....	55
XIII. Infrabel et le Groupe SNCB	57
A. Dispositions générales.....	57
Art. 94.....	57
1. Contrats intragroupe.....	57
Art. 95.....	57
2. Concertation et collaboration au sein du Groupe SNCB.....	57
Art. 96.....	57
3. Comité d'investissement	58
Art. 97.....	58
B. Formation.....	58
Art. 98.....	58
C. Diversité.....	59
Art. 99.....	59
XIV. Clause de sauvegarde.....	60
Art. 100.....	60

CONTRAT DE GESTION
ENTRE L'ETAT BELGE ET INFRABEL

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

ci-après dénommé "l'Etat",

et

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

ci-après dénommée "Infrabel",

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

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

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

Introduction

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

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

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

Infrabel développe ses activités dans cette perspective.

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

Dans sa gestion, Infrabel se comporte comme une entreprise socialement responsable et applique les principes de *Corporate Governance*.

Infrabel est responsable du bon emploi des moyens financiers de l'entreprise. Elle exerce ses activités au moindre coût en recherchant constamment à améliorer l'efficacité et la productivité.

Indication pour la lecture:

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

I. Les missions d'Infrabel

A. Objectifs de croissance

1. Objectifs généraux de croissance

Art. 1

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

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

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

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

Dans les six mois suivant la signature de ce contrat, le Groupe SNCB présentera un rapport concernant:

- les adaptations organisationnelles et autres nécessaires si un pourcentage plus élevé de croissance annuel moyen devait être réalisé;
- les mesures qui s'imposeraient pour respecter les objectifs de qualité fixés dans le présent contrat de gestion si la croissance du trafic intérieur de voyageurs s'avérait supérieure aux 25 % précités.

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

2. Etude des besoins à long terme

Art. 2

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

Cette étude se basera sur une analyse du marché du transport ferroviaire et sera focalisée sur le moyen et le long terme (2020-2030). Elle partira des projets existants d'extension de capacité et examinera quelles adaptations de l'infrastructure et quels concepts opérationnels du gestionnaire d'infrastructure permettront une meilleure utilisation du réseau avec à la clé

une plus grande régularité malgré une utilisation croissante. Il sera pour cela tenu compte de toutes les formes actuelles et futures de transport ferroviaire.

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

Les résultats de cette étude déboucheront sur:

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

L'étude se déroulera comme suit:

- établir un plan d'approche en concertation avec la DGTT, en ce compris un cahier des charges pour l'adjudication de l'étude (dans les trois mois suivant la signature du contrat de gestion);
- finaliser la procédure d'adjudication;
- une description de l'état actuel du réseau, de la quantité et de la qualité de la production, ainsi que du plan d'investissement 2008-2012;
- une description de l'évolution attendue du marché du transport ferroviaire à l'horizon 2020-2030, ce compte tenu des différentes perspectives économiques et des différentes options politiques en matière de réglementation;
- examiner à quels endroits et quand on pourra s'attendre à des points faibles; comment ces points faibles pourront être évités à court terme via une meilleure utilisation et sans investissements supplémentaires majeurs; et enfin, comment pourra-t-on remédier à l'avenir à ces points faibles grâce à la poursuite de l'optimalisation de l'utilisation et grâce à de nouveaux investissements;
- formuler des propositions d'actions à court terme: optimalisation de l'utilisation de la capacité, inventaire des mesures et points d'attention susceptibles de déboucher sur un service des trains plus ponctuel, benchmarking avec l'étranger, gestion de la capacité et gestion du trafic, et ajustement limité du plan d'investissement 2008-2012;
- formuler des propositions d'actions à long terme: si possible, poursuite de l'optimalisation de la capacité et des méthodes de travail, et élaboration d'un plan d'investissement 2013-2025.

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

B. Les cinq missions de service public d'Infrabel

Art. 3

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

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

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

1. Première mission: **Garantir une infrastructure performante**

a. Infrastructure

Art. 4

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

b. Entretien et gestion de l'infrastructure

Art. 5

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

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

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

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

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

2. Deuxième mission:

Garantir un trafic ferroviaire fluide et sûr

a. Régulation du réseau

Art. 6

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

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

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

Art. 7

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

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

c. Ordre de priorité en temps réel

Art. 8

Infrabel gère la répartition effective des sillons en temps réel de manière à atteindre une régularité et une fluidité optimales des circulations sur le réseau, en veillant à ce que les circulations de types différents s'intègrent harmonieusement. Elle s'assure constamment que sa gestion en temps réel des sillons est compatible avec la bonne exécution des missions de service public du groupe SNCB.

3. Troisième mission:

Fournir des services ferroviaires aux sociétés de chemin de fer

Art. 9

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

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

4. Quatrième mission:

Attribuer la capacité aux entreprises ferroviaires de manière équitable et non discriminatoire

Art. 10

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

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

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

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

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

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

5. Cinquième mission:

Fixer le tarif des sillons et des services

a. Tarification

Art. 11

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

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

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

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

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

b. Etude concernant les paramètres tarifaires

Art. 12

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

- une actualisation de l'étude déjà réalisée par le passé, vers la fin 2008;
- une nouvelle étude qui s'achèvera au plus tard fin 2011, lorsqu'il sera possible de tenir compte des données provenant du système ERP.

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

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

c. Surveillance

Art. 13

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

II. Sécurité

A. Sécurité d'exploitation

1. Gestion de crise

Art. 14

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

2. Mise en service des sous-systèmes

Art. 15

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

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

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

3. Sécurité des passages à niveau

Art. 16

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

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

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

Le nouveau plan "Passages à niveau 2008-2015" sera cependant étayé par les résultats des analyses de risques qui ont été réalisées au moyen du modèle de calcul qu'Infrabel s'est

procuré en 2007. Le plan prévoira ensuite un projet-pilote pour l'installation aux passages à niveau de poteaux-radars dotés de caméras électroniques qui permettront de savoir si l'utilisateur de la route ignore fréquemment la signalisation. Pour l'installation de ces poteaux-radars et le traitement des données, Infrabel se concertera avec les autorités compétentes en la matière. En cas d'évaluation positive de ce projet-pilote, l'installation de ces poteaux-radars sera reprise de manière standard dans le plan pour une série de passages à niveaux.

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

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

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

4. Lignes touristiques

Art. 17

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

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

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

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

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

B. Plan d'action relatif aux suicides

Art. 18

Sur la base des statistiques d'accidents des dix dernières années, Infrabel établit une liste des endroits qui, plus que d'autres, sont exposés aux suicides ou tentatives de suicide (par ex.

ligne de chemin de fer située à proximité d'un centre psychiatrique). Cette liste est accompagnée d'un plan d'action préalablement concerté avec différentes parties concernées (centres psychiatriques, ministres communautaires concernés, autorités locales telles que les administrations communales et les zones de police) et qui énumère les mesures visant à réduire le nombre de suicides ou de tentatives de suicides à ces endroits.

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

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

C. Sécurité sociétale

1. Services de sécurité

Art. 19

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

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

2. Plan de sûreté

Art. 20

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

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

III. Qualité du service

A. Principes généraux de la mesure de la qualité

Art. 21

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

Les objectifs et les résultats sont communiqués au public.

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

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

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

B. Manuel de qualité

1 Généralités

Art. 22

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

Ce manuel a pour but de déterminer:

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

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

Le manuel fait l'objet:

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

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

L'auditeur veille à la bonne application des manuels de qualité et adresse chaque année à la DGTT un reporting à ce sujet. Si l'auditeur constate que l'application n'est pas satisfaisante, Infrabel dispose d'un délai de deux mois pour procéder à un ajustement.

2. Aspects qualitatifs

Art. 23

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

1. Fiabilité et régularité
 - Non disponibilité imprévue
 - Ajustement en cas de perturbation
 - Rétablissement du fonctionnement après un dérangement important
 - Ajustements de l'itinéraire
 - Ponctualité*
2. Disponibilité*
3. Utilisation*
4. Optimisation de l'offre
 - Vitesse de référence
 - Sillons, délais d'attente, ...
5. Information
 - La diffusion de l'information en temps réel pour le public (annonces vocales et via les écrans) ainsi que celle des préposés des entreprises ferroviaires via les techniques les plus avancées. Attention particulière pour les incidents ou accidents provoquant une importante perturbation (médias)
 - La programmation des travaux d'entretien du réseau non intégrés dans l'horaire de service, et les conséquences sur le trafic (internet, affiches,...)
 - La programmation et la réalisation des investissements de rénovation et d'extension du réseau, non intégrés dans l'horaire de service, et les conséquences sur le trafic (internet, affiches,...)

- Les informations relatives à la ponctualité
 - Les statistiques relatives à l'évolution du trafic, et à la vitesse commerciale telles qu'elles sont détaillées à l'annexe 5. (internet, affiches,...)
6. Facilités de transfert
- Conformité aux normes REVALOR*
 - Propreté*
 - Remplacement ou réparation durable et dans les meilleurs délais d'équipements présentant des dysfonctionnements chroniques (ascenseurs, escalators, éclairage, ...)
 - Remise en état des dégradations causées par le vandalisme
7. Accessibilité
- Nombre de gares et de points d'arrêt entièrement accessibles au moyen d'ascenseurs ou de rampes d'accès
 - Pourcentage de voyageurs montés dans ces gares et points d'arrêt
 - Nombre de gares et de points d'arrêt avec hauteur de quai standardisée
 - Nombre de gares et de points d'arrêt où des lignes de sécurité ont été tracées sur les quais en dur
 - Nombre de gares et de points d'arrêt où des dalles d'avertissement ont été posées le long du bord des quais, en se fixant un objectif par étapes, tant géographique que du point de vue du pourcentage de voyageurs et du type d'infrastructure concerné
8. Intermodalité marchandises
- Nombre de raccordements industriels
 - Liste des terminaux multimodaux raccordés au réseau
 - Liste des tronçons non compatibles avec le profil de chargement P70
9. Intermodalité personnes
- Correspondance avec les transports publics régionaux, en ce qui concerne la responsabilité d'Infrabel
 - Quais accessibles aux vélos
 - Hauteur de quai
10. Relation avec les entreprises ferroviaires clientes
11. Gestion des plaintes
12. Autres aspects tels qu'une couverture de qualité du réseau GSM et internet.

C. Baromètre de qualité

Art. 24

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

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

Infrabel transmet à la DGTT:

- les résultats de chaque mesure (trimestriellement);
- un rapport contenant les résultats globaux sur une base annuelle, le 30 avril au plus tard.

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

D. Fiabilité, ponctualité et informations sur la ponctualité

Art. 25

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

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

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

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

Le taux global de ponctualité est calculé avec et sans neutralisation. La neutralisation concerne les conséquences des grands travaux programmés, les cas de force majeure et les retards de longue durée liés à des raisons de sécurité. La DGTT reçoit chaque jour tous les rapports "Relazen – Relations" qui lui permettent d'établir quels retards sont imputables à la force majeure. Elle rédige, en collaboration avec Infrabel, un rapport annuel sur les différents types de force majeure qui sont intervenus l'année précédente. Ce rapport est envoyé aux Ministres de la Mobilité et des Entreprises publiques, avant fin mars de chaque année.

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

- la ponctualité de 8 grandes relations: IC A (Oostende – Eupen), IC B (Bruxelles – Amsterdam), IC C (Antwerpen – Kortrijk), IC D (Herstal – Tournai), IC E (Knokke/Blankenberge – Tongeren), IC H (Schaerbeek – Mouscron), IC I (Antwerpen – Charleroi) et IC J (Bruxelles – Luxembourg);
- un taux de ponctualité supplémentaire tenant compte des résultats relevés dans un certain nombre de points de mesure intermédiaires situés le long du trajet du train;
- la ponctualité à l'arrivée dans plusieurs grandes gares situées en dehors de Bruxelles: Antwerpen-Centraal, Gent-Sint-Pieters, Leuven, Liège-Guillemins, Namur et Charleroi-Sud;
- un taux de ponctualité supplémentaire tenant compte du nombre de voyageurs à bord des trains;
- le nombre de correspondances assurées dans quelques grandes gares de correspondance: Brugge, Gent-Sint-Pieters, Zottegem, Antwerpen-Centraal, Mechelen, Leuven, Mons, Charleroi-Sud, Namur et Liège-Guillemins.

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

E. Marchandises

Art. 26

1. Infrastructure mise à la disposition des entreprises ferroviaires

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

Infrabel conclut des SLA avec les entreprises ferroviaires de fret.

2. Relations avec les entreprises ferroviaires

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

3. Régularité et fiabilité du trafic

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

4. Informations communiquées aux entreprises ferroviaires

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

Voir annexe 4 pour les aspects liés à la qualité.

IV. Relations avec les tiers

A. Relations avec clients et riverains

1. Relations avec les entreprises ferroviaires

Art. 27

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

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

2. Concertation et publication

Art. 28

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

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

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

3. Information aux riverains

Art. 29

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

B. Relations avec d'autres instances

1. Aliénation ou acquisition des biens

Art. 30

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

Avant l'aliénation d'un bien immobilier, Infrabel est tenue d'examiner l'opportunité que représente celui-ci pour les deux autres sociétés du Groupe SNCB dans le cadre de leurs

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

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

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

2. Comité Consultatif des Usagers

Art. 31

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

Infrabel s'engage notamment:

- à répondre, via la SNCB Holding, de façon complète et motivée à tous les avis émis par le CCU concernant ses activités
- dans un délai d'un mois, quand il s'agit de fournir des informations disponibles au sein de l'entreprise;
- dans un délai de deux mois, quand la réponse nécessite des recherches préalables;
- dans un délai raisonnable, quand il s'agit de matières touchant à la stratégie de l'entreprise.
- Si Infrabel n'est pas en mesure de répondre à la question dans le délai d'un mois, elle en informera endéans le mois, via la SNCB Holding, le CCU en motivant la nécessité de disposer d'un délai de réponse plus long;
- à inviter régulièrement (nombre à fixer conjointement) le CCU à des réunions d'information ou de concertation sur la politique suivie;
- à établir une feuille de route et de suivi de réalisation des suggestions du CCU qui ont été retenues.

3. Service de médiation

Art. 32

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

4. Fonds des infrastructures ferroviaires (FIF)

Art. 33

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

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

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

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

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

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

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

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

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

V. Intermodalité

A. Généralités

Art. 34

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

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

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

B. Transport de marchandises

Art. 35

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

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

C. Transport de personnes

1. Evaluation et amélioration du système ARIBus

Art. 36

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

Cela signifie qu'Infrabel:

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

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

présent contrat. Une décision concernant l'exécution et le calendrier du plan d'action est prise dans les deux mois qui suivent.

2. Information en temps réel au voyageur

Art. 37

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

3. Garantir un accès aux vélos

Art. 38

Infrabel:

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

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

4. Nœuds de correspondance intermodaux

Art. 39

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

VI. Accessibilité

A. Généralités

Art. 40

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

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

B. Extension méthodique de l'accessibilité

Art. 41

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

Ce planning mentionne par année:

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

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

Il est entendu que les tâches ci-après feront partie de ce plan.

C. Tâches

1. Ascenseurs et rampes mobiles

Art. 42

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

Planning:

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

2. Quais

Art. 43

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

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

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

Sur tous les quais déjà dotés d'un revêtement en matériaux durs mais dépourvus de dalles antidérapantes, des lignes de sécurité seront tracées dans l'année suivant la signature du présent contrat.

D. Monitoring

Art. 44

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

Les prestations fournies sont mesurées au moyen des indicateurs suivants:

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

VII. Respect de l'environnement

A. Politique générale en matière d'environnement

Art. 45

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

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

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

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

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

- tous les grands ateliers d'Infrabel, pour fin 2012;
- les Centres Logistiques Infrastructure (CLI) existants, pour fin 2013;
- les nouveaux CLI, au plus tard trois ans après leur mise en service.

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

B. Aspects liés à la politique environnementale

1. Limiter la consommation d'énergie

Art. 46

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

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

par rapport à 2005.

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

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

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

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

2. Limiter les émissions de CO₂

Art. 47

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

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

3. Utiliser des sources d'énergie alternatives

Art. 48

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

Infrabel étudie des partenariats possibles pour l'installation de panneaux à cellules

photovoltaïques, par exemple sur le toit de grands bâtiments, sur certaines marquises de quais ou sur des tunnels.

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

4. Limiter le bruit et les vibrations

Art. 49

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

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

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

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

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

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

5. Commission d'accompagnement environnement

Art. 50

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

6. Assainissement du sol

Art. 51

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

7. Respecter la nature et le paysage

Art. 52

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

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

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

8. Gestion des déchets

Art. 53

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

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

VIII. Investissements

A. Plan d'investissement pluriannuel

Art. 54

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

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

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

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

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

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

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

Les nouveaux investissements dont le coût estimé dépasserait les 25 millions €₂₀₀₈ ne peuvent être repris dans le plan pluriannuel d'investissement (soit dans une actualisation du plan 2008-2012, soit dans le futur plan 2013-2025) qu'après exécution d'une étude socio-économique réalisée selon une méthode internationalement reconnue (par ex. Railpag de la Banque européenne d'investissement). Pour tous ces projets, Infrabel procèdera à une évaluation ex-post. La DGTT est associée à ces études et reçoit une copie de leurs résultats.

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

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

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

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

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

Le 30 juin au plus tard de chaque année, Infrabel envoie à la DGTT et à la SNCB Holding un rapport annuel d'avancement relatif à l'exécution du plan pluriannuel. Cette dernière rédige une version consolidée pour le Groupe SNCB et l'envoie, via la DGTT, au Ministre des Entreprises publiques pour le 31 juillet.

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

B. Programme annuel d'investissement

Art. 55

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

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

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

Le 30 septembre au plus tard de chaque année, Infrabel envoie un rapport d'avancement intermédiaire sur l'exécution du programme annuel d'investissement en cours de réalisation à la DGTT et à la SNCB Holding. La SNCB Holding se charge d'établir une version consolidée pour le Groupe SNCB et la transmet à la DGTT pour le 31 octobre.

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

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

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

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

Art. 56

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

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

Infrabel transmet à la DGTT:

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

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

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

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

D. Transition vers les dossiers de projet

Art. 57

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

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

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

E. Spécificités

1. Etude relative au matériel pendulaire

Art. 58

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

2. Etude lightrail

Art. 59

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

IX. Relations financières entre l'Etat et Infrabel

A. Dotations d'investissement

Art. 60

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

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

1. Le Fonds RER

Art. 61

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

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

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

Ce rapport est transmis au Ministre des Entreprises publiques et à la DGTT au plus tard le 30 avril de chaque année.

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

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

Les investissements à réaliser par Infrabel sont les suivants:

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

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

Infrabel recevra les montants suivants du Fonds RER:

2008: 174.700 k€₂₀₀₈

2009: 244.835 k€₂₀₀₈

2010: 314.710 k€₂₀₀₈

2011: 346.510 k€₂₀₀₈

2012: 290.550 k€₂₀₀₈

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

2. Dotation d'investissement classique

Art. 62

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

2008: 1.208.172 k€₂₀₀₈

2009: 1.246.175 k€₂₀₀₈

2010: 1.288.989 k€₂₀₀₈

2011: 1.323.455 k€₂₀₀₈

2012: 1.366.457 k€₂₀₀₈

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

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

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

2008: 719.518 k€₂₀₀₈

2009: 715.434 k€₂₀₀₈

2010: 785.418 k€₂₀₀₈

2011: 694.498 k€₂₀₀₈

2012: 795.430 k€₂₀₀₈

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

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

3. Projets PPP

a. Diabolo

Art. 63

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

b. Liefkenshoek Rail Link

Art. 64

Le montant de la dotation globale d'investissement et de la partie de cette dotation allouée à Infrabel est chaque année réduit, au plus tôt à partir de 2011, d'un montant " L_t " de maximum 80.000 k€₂₀₁₂. Ce montant sera dû par Infrabel au titre de redevance de disponibilité au *Special Purpose Vehicle* (SPV) qui sera créé en exécution du contrat de partenariat public-privé pour le financement et la construction du Liefkenshoek Rail Link, et ce à compter de l'année de livraison de cette infrastructure par le partenaire privé. Ce montant L_t sera alloué à Infrabel via une dotation d'exploitation spécifique reprise à l'article 79.

4. Projets avec préfinancement régional

Art. 65

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

2008: 22.128 k€₂₀₀₈

2009: 60.280 k€₂₀₀₈

2010: 90.420 k€₂₀₀₈

2011: 120.560 k€₂₀₀₈ min L_t

2012: 150.700 k€₂₀₀₈ min L_t

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

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

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

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

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

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

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

5. Répartition des montants entre les trois entreprises

Art. 66

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

6. Indexation de la dotation d'investissement

Art. 67

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

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

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

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

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

En ce qui concerne l'indexation de la dotation d'investissement, le montant prévu pour le Diabolo fait l'objet d'une autre approche que celle décrite ici (cf. article 78).

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

7. Paiement de la dotation d'investissement

Art. 68

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

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

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

Si ces conditions sont respectées, le paiement du solde intervient dans les soixante jours de l'approbation des comptes annuels. Dans le cas contraire, le délai est reporté à soixante jours après fourniture de ces documents.

8. Trésorerie – Reports

Art. 69

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

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

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

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

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

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

9. Investissements TGV

Art. 70

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

10. Date de réalisation de la LGV 4

Art. 71

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

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

11. Fonds des Investissements ferroviaires

Art. 72

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

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

Ce rapport reprend:

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

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

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

Concernant une proposition d'Infrabel quant à la scission de ce Fonds en fonds distincts pour chacune des trois entreprises du Groupe, une décision sera prise dans le cadre de celles relatives à la réforme du Fonds des infrastructures ferroviaires en exécution des décisions sur le budget 2008 de l'Etat.

B. Dotations d'exploitation

Art. 73

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

1. Montant de la dotation d'exploitation

Art. 74

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

Cette dotation s'élève à:

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

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

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

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

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

En fonction des résultats de ponctualité de l'année t , la dotation d'exploitation sera adaptée au cours de l'année $t+1$. La partie variable de la dotation est comprise entre -3.500 k€₂₀₀₈ en +3.500 k€₂₀₀₈.

La formule comprend les paramètres suivants:

- V_t = la partie variable de la dotation;
- t = l'année considérée;
- X = 180.000 minutes de retard imputables à Infrabel en trafic voyageurs intérieur et international, la limite inférieure;
- Z = 260.000 minutes de retard imputables à Infrabel en trafic voyageurs intérieur et international, la limite supérieure;

- Trains-km réels = le nombre effectif de trains-km en trafic voyageurs intérieur et international pour l'année t;
- Trains-km 2008 = le nombre effectif de trains-km en trafic voyageurs intérieur et international pour l'année de référence, en l'occurrence 2008;
- $TR_t = \text{trains-km réels}_t / \text{trains-km 2008}$;
- $Z_t = Z \times TR_t$;
- $X_t = X \times TR_t$;
- $Y_t = (X_t + Z_t) / 2$, la moyenne des deux valeurs limites;
- M_t = le nombre réel de minutes de retard durant l'année t sur la base des rapports "Relazen – Relations".

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

- si $M_{t-1} \geq Z_{t-1}$ alors $V_t = -3,5 \text{ mio } \text{€}_{2008}$;
- si $M_{t-1} \leq X_{t-1}$ alors $V_t = +3,5 \text{ mio } \text{€}_{2008}$;
- si $Y_{t-1} < M_{t-1} < Z_{t-1}$ alors $V_t = -3,5 \text{ mio } \text{€}_{2008} \times ((M_{t-1} - Y_{t-1}) / (Z_{t-1} - Y_{t-1})) \%$
- si $X_{t-1} < M_{t-1} \leq Y_{t-1}$ alors $V_t = +3,5 \text{ mio } \text{€}_{2008} \times (1 - ((M_{t-1} - X_{t-1}) / (Y_{t-1} - X_{t-1}))) \%$

L'Etat et Infrabel conviennent que pour l'année 2008, V_t est égale à 0.

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

2. Montant de la dotation d'exploitation RER

Art. 75

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

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

2008: 2.291 k€₂₀₀₈

2009: 1.287 k€₂₀₀₈

2010: 1.287 k€₂₀₀₈

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

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

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

3. Indexation des dotations d'exploitation

Art. 76

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

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

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

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

4. Paiement des dotations d'exploitation

Art. 77

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

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

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

5. Redevance de disponibilité pour le PPP Diabolo

Art. 78

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

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

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

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

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

6. Redevance de disponibilité pour le PPP Liefkenshoek Rail Link

Art. 79

A compter de l'année de livraison du Liefkenshoek Rail Link dans le port d'Anvers, une dotation d'exploitation supplémentaire L_4 est allouée à Infrabel à concurrence de la redevance de disponibilité due par Infrabel à l'autre partie avec laquelle elle conclura un partenariat public-privé, comme stipulé à l'article 64.

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

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

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

C. Autres dotations (pas d'application)

D. Règles budgétaires

Art. 80

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

E. Remboursement de subventions européennes

Art. 81

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

X. Autres aspects financiers

A. Stabilisation de la dette financière nette du Groupe SNCB

Art. 82

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

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

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

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

B. Normes comptables

Art. 83

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

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

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

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

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

C. Gestion financière optimisée et transparente

Art. 84

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

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

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

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

- de fournir les relevés des coûts et des recettes, dans lesquels une distinction sera établie entre la gestion, l'entretien et la maintenance et l'extension de l'infrastructure. Ces relevés permettront en outre d'établir une distinction entre les prestations effectuées en régie, les prestations effectuées pour la SNCB Holding et la SNCB et les prestations effectuées pour d'autres tiers;
- de présenter les budgets selon la même ventilation de la gestion, de l'entretien et de la maintenance, et de l'extension de l'infrastructure.

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

XI. Les prestations pour les besoins de la Nation

Art. 85

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

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

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

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

De manière spécifique, Infrabel contribue à garantir le bon état permanent de fonctionnement de l'outil ferroviaire et la continuité de la circulation des services ferroviaires. Il s'agit notamment de:

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

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

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

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

XII. Dispositions diverses

A. Rapport Annuel d'activités

1. Rapport financier

Art. 86

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

1. le bilan et le compte de résultats (avec comparaison avec le budget) arrêtés au 31 décembre de chaque année présentés selon les normes comptables belges, ainsi que selon les normes comptables internationales IFRS lorsque celles-ci seront appliquées par l'entreprise, étant entendu qu'un tableau réconciliant le résultat en IFRS et celui obtenu selon les normes belges sera joint;
2. un relevé général des flux de trésorerie (avec comparaison avec le budget) établi selon la méthode indirecte tel que prévue par la norme IAS 7;
3. un relevé détaillé des flux de trésorerie de l'entreprise, établi suivant le modèle repris par la norme IAS 7 des IFRS. La méthode indirecte est utilisée. La rubrique investissements du relevé des flux de trésorerie est complétée:
 - une scission entre, d'une part, les investissements en immobilisations corporelles et incorporelles et d'autre part, les immobilisations financières avec indication de la source de financement;
 - aussi avec une indication des subsides en capital obtenus.

2. Rapport d'activités

Art. 87

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

1. une description des efforts consentis sur le plan:
 - de l'utilisation de la capacité (maillage du réseau et trafic);
 - de l'extension de la capacité et de la modernisation des voies;
 - de l'augmentation de la vitesse;
 - de la modernisation des installations de distribution de l'énergie électrique;
 - de la modernisation de la signalisation;
 - de l'amélioration de la sécurité aux passages à niveau;
 - de la sécurité du personnel et des clients;
 - le respect des objectifs du plan d'entreprise;
2. une description de l'exécution des fonctions essentielles;

3. un commentaire quant à la manière dont elle a exécuté le plan d'entreprise;
4. pour les postes des comptes annuels qui enregistrent les opérations avec l'Etat ou d'autres autorités, une répartition des montants entre ceux provenant d'opérations avec l'Etat et ceux provenant d'autres opérations.
5. pour les postes des comptes annuels liés aux investissements, chaque fois une ventilation en fonction de la source de financement (fonds propres, Etat, autres autorités, emprunts, autres opérations financières);
6. un point de la situation opérationnelle et financière pour les projets PPP Diabolo et Liefkenshoek Rail Link.

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

B. Relations avec la DGTT

1. Demande de renseignements et accès au domaine ferroviaire

Art. 88

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

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

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

L'accès aux installations, équipements et matériels tombant sous le champ d'application des conventions trilatérales Transmanche ainsi que l'accès aux lignes à grande vitesse sont toutefois réglés par le protocole particulier du 10 janvier 2006.

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

Infrabel donne libre accès à son domaine aux membres de l'organisme d'enquête ou à tout expert mandaté par lui auquel ce dernier fait appel.

Elle donne libre accès à son domaine à la SNCB Holding en vue de l'analyse prescrite à l'article 20, deuxième alinéa, de la Loi sur la sécurité d'exploitation, dans le cadre des enquêtes pour lesquelles l'organisme d'enquête a fait part à la SNCB Holding de sa décision de ne pas procéder lui-même à l'enquête.

2. Concession de droits réels

Art. 89

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

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

3. Désaffectation de lignes

Art. 90

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

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

C. Suivi et exécution du contrat de gestion

1. Reporting et statistiques

Art. 91

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

2. Suivi et adaptation

Art. 92

Au moins une fois par an, un groupe de travail composé d'un représentant des Ministres concernés, de représentants de la DGTT et de représentants d'Infrabel, se réunit afin d'évaluer l'exécution du présent contrat de gestion.

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

D. Benchmarks

Art. 93

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

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

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

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

La DGTT reçoit chaque année un reporting concernant ce benchmarking.

XIII. Infrabel et le Groupe SNCB

A. Dispositions générales

Art. 94

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

1. Contrats intragroupe

Art. 95

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

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

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

2. Concertation et collaboration au sein du Groupe SNCB

Art. 96

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

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

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

Cette collaboration est également respectueuse de l'autonomie de gestion d'Infrabel et

de la responsabilité générale de ses organes de gestion telle qu'instituée par le Code des Sociétés.

Infrabel veille à ce que ses règles de fonctionnement n'entravent pas la coordination par la SNCB Holding. Infrabel et ses collaborateurs veillent également à promouvoir la coopération entre les trois entités du Groupe SNCB et le développement d'un esprit de groupe. Infrabel participe de manière constructive, effective et efficace à la mission de coordination de la SNCB-Holding.

Infrabel participe notamment aux instances de concertation mises en place au sein du Groupe SNCB:

- la réunion des trois CEO;
- le comité de pilotage;
- le comité d'investissement;
- la Task Force Régularité;
- la commission d'accompagnement environnement
- les réunions de coordination présidées par les directeurs des districts dépendant de la SNCB Holding.

Sans préjudice de la responsabilité de chaque entreprise quant à la communication de ses activités spécifiques, comme stipulé dans la Loi sur la sécurité d'exploitation et ses arrêtés d'exécution et dans l'arrêté royal du 16 février 2006 relatif aux plans d'urgence et d'intervention, les trois sociétés du Groupe SNCB concluront dans les trois mois suivant la signature du présent contrat un protocole concernant la communication de crise et le soumettront à l'approbation des Ministres de la Mobilité et des Entreprises publique; à défaut, l'Etat prendra une initiative de réglementation.

3. Comité d'investissement

Art. 97

Infrabel participe aux travaux du comité d'investissement, dont une des tâches est d'assurer la cohérence et la complémentarité des plans d'investissement annuels et pluriannuels, en ce compris le respect de la clé de répartition, définie par la loi du 22 mars 2002, au niveau du Groupe SNCB. Dans le cadre de son approche non-discriminatoire, Infrabel mène un même type de concertation avec ses autres clients-entreprises ferroviaires, pour les investissements qui les concernent.

Le comité d'investissement veille à établir et à respecter un calendrier permettant d'établir le budget d'investissement de l'année t+1 de chaque société au plus tard pour le 20 juillet de l'an t.

B. Formation

Art. 98

Les obligations réciproques d'Infrabel et de chacune des deux autres sociétés, la SNCB Holding et la SNCB sont définies dans les conventions relatives à la mise à disposition de personnel par la SNCB Holding à Infrabel et à la SNCB.

En sa qualité d'unique employeur de l'ensemble du personnel du Groupe SNCB, quelle que soit son affectation et son statut, et de garant de l'unicité du statut du personnel et du dialogue social, la SNCB Holding veille à l'uniformité des règles de gestion du personnel au sein des trois sociétés anonymes de droit public. Infrabel est autorisée à développer un management moderne de ses cadres à la mesure des besoins de l'entreprise.

Dans le domaine de la formation du personnel, la SNCB Holding met tout en œuvre pour garantir que la formation de base adéquate, ainsi que la formation continue, soient assurées dans les trois entités du Groupe SNCB.

C. Diversité

Art. 99

Sur le plan de la diversité, Infrabel collaborera avec détermination à la réalisation des objectifs de diversité repris dans le contrat de gestion de la SNCB Holding; elle participe à l'élaboration et à l'évaluation annuelle du plan de diversité établi par la SNCB Holding.

XIV. Clause de sauvegarde

Art. 100

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

Des événements, notamment de force majeure, ou des décisions imprévues peuvent intervenir et rendre certaines clauses du présent contrat de gestion inapplicables ou empêcher d'atteindre les objectifs prévus.

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

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

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