

---

**Partie I : contexte**

&

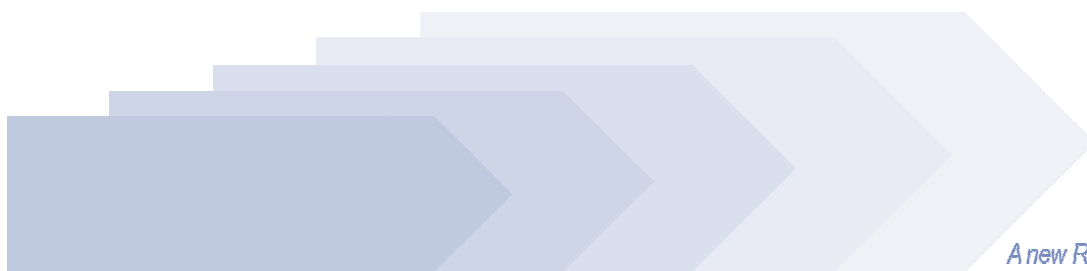
**Partie II : présentation**

*Pour un débat ouvert et démocratique sur l'avenir d'une  
mobilité sûre, de qualité, durable et à un coût sociétal supportable,*

**proposition de**

# **plan d'investissement 2013-2025**

**du Groupe SNCB**



*A new Rail for Tomorrow*

## Table des matières




**Partie I – Contexte**

I.	Introduction.....	3
II.	Phases préliminaires.....	3
III.	Première version du plan (« V1.1 »).....	4
a.	Cadre fixé par le Ministre .....	4
b.	Proposition introduite par le Groupe SNCB .....	4
IV.	Deuxième version du plan (« V2.0 »).....	5
c.	Adaptation du cadre financier.....	5
d.	Proposition introduite par le Groupe SNCB .....	5
V.	Prochaines étapes .....	5

## Annexes (courrier)

C1	– Lettre Ministre 21 mars 2012 .....	6
C2	– Lettre CA Holding 27 avril 2012 .....	8
C3	– Lettre Ministre 18 octobre 2012.....	10
C4	– Lettre CA Holding 30 novembre 2012.....	14
C5	– Lettre Ministre 19 décembre 2012 .....	19

**Partie II – Présentation du plan**

1	Le contexte.....	27	
1.1	Les perspectives générales pour la mobilité.....	29	
1.2	Les attentes sociétales .....	30	
1.2.1	La société civile attend plus du rail.....	30	
1.2.2	La société civile attend plus mais aussi mieux .....	31	
1.3	L'intégration des incertitudes et la maîtrise des risques .....	33	
1.3.1	De nombreuses questions relatives à la mobilité de demain.....	33	
1.3.2	Nécessité de combiner approche volontariste/ambitieuse et prudence.....	35	
2	L'approche adoptée par le Groupe SNCB .....	37	
3	Le plan proposé.....	41	
3.1	La vision en matière de transport .....	42	
3.1.1	Pour les voyageurs .....	42	
3.1.2	Pour les marchandises.....	42	
3.1.3	Financement de l'exploitation.....	43	
3.2	Cadre financier .....	43	
3.2.1	Contexte général .....	43	
3.2.2	L'intervention du fédéral .....	44	
3.2.3	Répartition entre régions.....	46	
3.3	Les concepts généraux .....	47	

3.4	Synthèse des projets proposés .....	47	
3.4.1	Sécurité .....	48	
3.4.2	Mobilité – RER .....	49	
3.4.3	Mobilité – Grande vitesse .....	49	
3.4.4	Mobilité classique – Les trains .....	49	
3.4.5	Mobilité classique – Le réseau.....	50	
3.4.6	Mobilité classique – Chaîne de mobilité intégrée.....	53	
3.4.7	Logistique industrielle et administrative.....	54	
3.4.8	Les autres secteurs .....	56	
4	L'ouverture aux autres parties prenantes .....	57	■
5	Le financement et les projets inscrits dans le plan.....	59	■
5.1	Paramètres financiers .....	61	
5.2	Les projets inscrits dans le plan.....	63	
5.2.1	Répartition globale des projets proposés .....	63	
5.2.2	Détail des propositions par programme .....	65	
5.3	Synthèse de l'évolution du plan .....	65	

## Annexes

Annexe 0 – Principales adaptations de la version V2.0.....	66	■
Annexe 1 – Détail des investissements physiques.....	67	■
Annexe 2 – Synthèse financière.....	88	■
Annexe 3 – Engagements financiers hors dotation de base investissement et Fonds RER.....	97	■
Annexe 4 – Règle de répartition régionale des investissements .....	99	■

## Partie III – Fiches d'information

*Fiches d'information : document complémentaire.*

## Partie I - Contexte

### I. Introduction

Cette partie décrit le contexte et les phases d'élaboration du projet de plan d'investissement consolidé 2013-2025 du Groupe SNCB. Le plan lui-même ainsi que les fiches d'informations complémentaires faisant l'objet de parties distinctes.

Les investissements de la décennie écoulée ont été réalisés dans le cadre du plan d'investissement 2001-2012. Ce plan global a été subdivisé en plusieurs parties couvrant des périodes plus limitées. C'est, jusque fin 2012, le plan 2008-2012 qui a été d'application.

Le Contrat de Gestion 2008-2012 de la SNCB-Holding prescrit l'élaboration d'un nouveau plan consolidé 2013-2025 :

*« Le 31 janvier 2012 au plus tard, la SNCB Holding, avec l'accord d'Infrabel et de la SNCB, soumet au Ministre des Entreprises publiques, via la DGTT, une proposition commune consolidée de plan d'investissement 2013-2025 de la SNCB Holding, de la SNCB et d'Infrabel. Le Ministre informe le Conseil des Ministres de ce projet de plan pluriannuel. ».*

### II. Phases préliminaires

Dès la mi-2010, le Comité d'Investissement du Groupe SNCB a entamé les travaux préparatoires d'élaboration du plan.

Des études des perspectives à long terme, prescrites par les Contrats de Gestion, ont été menées au sein du Groupe SNCB, notamment :

- une étude de capacité du système ferroviaire ;
- une étude d'orientation stratégique du transport à l'horizon 2030.

De nombreux autres travaux préliminaires ont bien entendu également été menés dans les différents services techniques.

Ces phases préliminaires se sont déroulées pendant la longue crise politique (de juin 2010 à novembre 2011) et les pistes envisagées n'ont donc pu être confrontées avec des orientations générales souhaitées par le monde politique.

Le résultat de ces phases préliminaires fut donc essentiellement un avant-projet de plan. Celui-ci consistait en fait en une compilation de l'ensemble des projets d'investissement envisageables mais ne tenant pas compte des inévitables contraintes budgétaires.

### III. Première version du plan (« V1.1 »)

#### a. Cadre fixé par le Ministre

Le 21 mars 2012 le Ministre des Entreprises Publiques a adressé au Groupe SNCB un courrier spécifiant le cadre, notamment financier, dans lequel devait s'inscrire la proposition de plan d'investissement (courrier C1 en annexe).

Les montants affectés par le Fédéral aux investissements ferroviaires, exprimés en M€<sub>2012</sub>, évoluaient comme suit :

Total	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
<b>24.955</b>	1.661	1.702	1.744	1.787	1.830	1.873	1.917	1.961	2.005	2.050	2.096	2.142	2.188

ces montants comprenant encore l'alimentation du Fonds RER en 2013 et 2014 pour un total de 410 M€<sub>2012</sub>. Ils ne tenaient pas compte des économies attendues du Groupe SNCB pour 2013 et 2014 et à appliquer sur les investissements et/ou les charges d'exploitation.

A l'intérieur de l'enveloppe envisagée, il convenait de réserver :

- les montants à affecter à la couverture des engagements financiers (remboursement par la SNCB-Holding des emprunts pour le préfinancement des investissements via les SPV) ;
- les montants destinés au cofinancement, avec les Régions, de projets d'aménagement, d'adaptation ou de modernisation des lignes pour ~ 1 G€<sub>2012</sub>.

Le plan devait, en matière de capacité à prévoir, se baser sur les prévisions relatives à la demande de mobilité établies par le Bureau Fédéral du Plan.

#### b. Proposition introduite par le Groupe SNCB

Le 27 avril 2012, le Conseil d'Administration de la SNCB-Holding a adressé au Ministre la proposition de plan élaborée par le Comité d'Investissement (courrier C2 en annexe).

Dans ce courrier, le Conseil de la SNCB-Holding émettait notamment des remarques de fond relatives à :

- l'engagement formel pris en 2005, au sein du Comité de Concertation Gouvernement fédéral - Gouvernements régionaux, pour le raccordement de l'aéroport de Gosselies ;
- sa très sérieuse préoccupation concernant les problèmes de capacité qui sont à prévoir pour la jonction Nord-Midi ;
- l'attention particulière à apporter aux infrastructures de transport marchandises (notamment le deuxième accès au port d'Anvers et la réactivation de l'Ijzeren Rijn).

Par ailleurs, le projet proposé respectait globalement les ressources disponibles et la clé de répartition 60% / 40% entre les Régions Flamande et Wallonne mais ces équilibres n'étaient pas assurés année par année (notamment, le niveau des investissements en début de période était nettement supérieur aux ressources).

Ce projet a été présenté pour information au Conseil des Ministres au mois de juin 2012.

Des discussions informelles ont été organisées afin d'examiner les solutions envisageables pour régler les problèmes subsistant dans cette première version du plan.

#### **IV. Deuxième version du plan (« V2.0 »)**

##### ***c. Adaptation du cadre financier***

Le 18 octobre 2012, le Ministre a adressé un courrier au Groupe SNCB redéfinissant le cadre financier général ainsi que la répartition des moyens, année par année, entre les 3 entreprises (courrier C3 en annexe).

Ce cadre financier intégrait notamment les économies attendues du Groupe SNCB suite aux décisions prises lors du conclave budgétaire de décembre 2011 tout en laissant la possibilité aux trois entreprises de répartir différemment ces restrictions entre investissements et exploitation. Les 3 entreprises ont décidé d'appliquer la totalité de ces réductions au domaine des investissements.

Ce cadre financier prévoyait également la constitution, au sein de l'enveloppe globale disponible, d'une réserve de ~ 2 G€<sub>2012</sub> pour les grands projets structurants et/ou au titre de la part à apporter par le Fédéral dans les projets cofinancés avec les Régions.

##### ***d. Proposition introduite par le Groupe SNCB***

Le 30 novembre 2012, le Conseil d'Administration de la SNCB-Holding a adressé au Ministre la proposition de plan élaborée par le Comité d'Investissement (courrier C4 en annexe).

Cette proposition s'inscrit bien dans le cadre financier spécifié par le Ministre et, en particulier, les investissements prévus respectent les plafonds et la clé de répartition régionale année par année.

Pour ce qui concerne l'évaluation des capacités futures nécessaires, le plan intègre la dernière actualisation des prévisions établies par le Bureau Fédéral du Plan (septembre 2012).

#### **V. Prochaines étapes**

C'est maintenant au Gouvernement Fédéral de s'exprimer sur la proposition de plan introduite par le Groupe SNCB et d'entamer les contacts qu'il juge nécessaires avec les différentes parties prenantes, en particulier avec les Régions.

Le Ministre a par ailleurs communiqué au Groupe SNCB (courrier C5 en annexe) une adaptation des dotations 2013 à intégrer dans un addendum au plan pour le mettre en conformité avec les dernières décisions prises par le Gouvernement lors du conclave budgétaire de novembre 2012.

Même si ces restrictions complémentaires nécessiteront des efforts significatifs en début de période, elles ne sont pas de nature à remettre en cause les orientations générales et les grands équilibres de ce plan à long terme.

C1 – Lettre Ministre 21 mars 2012



## ROYAUME DE BELGIQUE

Le Ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique, et de la Coopération au développement, chargé des Grandes villes

Infrabel,  
Monsieur Luc LALLEMAND,  
 SNCB-Holding  
Monsieur Jannie HAEK,  
 SNCB  
Monsieur Marc DESCHEEMAECKER,  
 Administrateurs délégués

ci

Monsieur Michel BOVY  
 Directeur général « Stratégie et Coordination » – SNCB-Holding  
 Monsieur Joan PEETERS  
 Conseiller général au SPF Mobilité et transports

**Personne de contact**

Florence THYS

Tél.: 02/501.39 35

Email: [florence.thys@diplobel.fed.be](mailto:florence.thys@diplobel.fed.be)**vos références****nos références**

PM/LL/FT/ndn-130/2012- 2154

à mentionner dans toute correspondance

**date**

21.03.12

**Objet : Avant-projet de plan d'investissement 2013-2025  
 consolidé : demande d'une nouvelle version.**

Messieurs les Administrateurs délégués,

Je vous remercie de m'avoir transmis un avant-projet de plan pluriannuel d'investissement consolidé et prends bonne note du fait que celui-ci n'a pas été approuvé par les trois sociétés du Groupe.

Afin de répondre à votre demande d'établir un cadre de travail davantage défini, je propose de prendre comme hypothèse de départ la dotation 2013<sup>1</sup> telle que prévue lors du conclave budgétaire de décembre 2011 et d'appliquer ensuite une hypothèse de continuité de la croissance budgétaire du plan 2001-2012<sup>2</sup>. En ce qui concerne les perspectives de demande et d'évolution attendue du trafic ferroviaire, je propose de baser l'exercice sur les projections faites par le Bureau du Plan (modèle Planet).

Partant de ces hypothèses, je vous demande de bien vouloir réaliser une version adaptée du plan pluriannuel d'investissement du Groupe SNCB.

Les projets d'investissement de votre avant-projet ont été structuré autour des axes « Safety » - « Punctuality » - « Capacity ». Si cette approche ouvre une grille de lecture intéressante, il serait également nécessaire de mettre celui-ci en concordance avec des objectifs généraux en matière de transport (tant pour les personnes que pour les marchandises). De plus, il importerait

<sup>1</sup> Y compris l'alimentation du fonds RER.

<sup>2</sup> Soit une croissance réelle de +1% par an, plus une augmentation de 25 millions € chaque année.

de déterminer l'impact des projets d'investissements en infrastructure et en matériel sur le budget d'exploitation.

Afin d'établir un plan d'investissement cohérent, il importerait d'accorder une attention particulière à un certain nombre d'aspects de première importance, dont notamment les suivants :

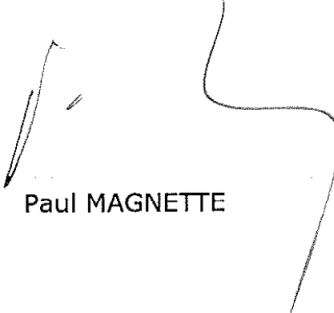
- l'adéquation avec l'offre de transport à long terme, notamment en ce qui concerne les relations et les gares desservies, ainsi qu'avec le matériel roulant nécessaire ;
- l'alignement avec les engagements souscrits par la Belgique dans le cadre de plusieurs grands projets européens : les corridors ERTMS, la Freight Regulation de 2010, le nouveau Règlement RTE-T, la réalisation du Core Network avant 2030, etc ;
- la mise en œuvre de l'accord de coopération sur le RER de 2003 (relations et gares desservies, matériel roulant nécessaire, travaux complémentaires ...) ;
- la possibilité d'une exploitation en « light train » sur des lignes moins fréquentées ;
- l'existence d'alternatives à la Jonction Nord-Midi pour absorber les besoins d'augmentation des capacités ;
- une analyse coût/bénéfice du « refurbishing » de vieux matériel roulant.

J'espère que ces aspects pourront être traités valablement dans le second projet de plan d'investissement, qui doit constituer une base solide pour entamer les discussions de fond sur les propositions contenues dans celui-ci.

Afin de préparer ces discussions, il serait nécessaire de disposer de fiches synthétiques qui expliquent de façon accessible et transparente, le contenu et le scope précis des projets proposés dans le plan.

Je vous remercie de me transmettre une version adaptée de plan d'investissement consolidé, établie en commun avant le 15 avril 2012. N'hésitez pas à prendre contact avec mon cabinet pour toute éventuelle demande d'éclaircissements.

Je vous prie de croire, Messieurs les Administrateurs délégués, à l'expression de ma parfaite considération.



Paul MAGNETTE





Monsieur P. Magnette  
Ministre des Entreprises publiques, de la  
Politique scientifique et de la  
Coopération au développement, chargé  
des Grandes villes.  
Rue des Petits Carmes 15  
1000 BRUXELLES

Bruxelles,

Monsieur le Ministre,

**Objet: Proposition de plan d'investissement 2013-2025 consolidé du Groupe SNCB**

Suite à votre lettre du 21/03/2012, vous trouverez en annexe, la proposition de plan d'investissement 2013-2025 consolidé du Groupe SNCB s'inscrivant dans le cadre que vous avez spécifié.

Les membres, représentants des 3 entreprises du Groupe au sein du Comité d'investissement, ont marqué leur accord sur cette proposition que le Conseil d'Administration de la SNCB-Holding lors de sa réunion de ce 27 avril 2012 a décidé de vous transmettre. Cette proposition a par ailleurs été présentée aux Comités de Direction des 3 entreprises et au Conseil d'Administration d'Infrabel et le sera au Conseil d'Administration de la SNCB ce 4 mai 2012. Le Conseil d'Administration d'Infrabel a émis un certain nombre de remarques qui ont été communiquées à votre cabinet ce jeudi 26 avril 2012.

Pour sa part, le Conseil d'Administration de la SNCB-Holding tient à souligner 3 points qui restent prioritaires dans le domaine des investissements ferroviaires. Même si de nombreuses questions restent en suspens actuellement, qu'elles soient d'ordre technique, financier ou autre, une solution devra être recherchée activement, en concertation avec toutes les parties prenantes, si l'on ne veut pas compromettre l'avenir de la mobilité ferroviaire en Belgique.

Le Conseil tient dès lors à rappeler ces 3 points, sans toutefois prendre position sur l'ordre de priorité qui doit leur être accordé.

- Le Conseil de la SNCB-Holding rappelle l'engagement formel pris en 2005, au sein du Comité de Concertation Gouvernement fédéral - Gouvernements régionaux, pour le raccordement de l'aéroport de Gosselies et considère que cet engagement doit être honoré en l'inscrivant dans le plan pluriannuel.
- Le Conseil d'Administration de la SNCB-Holding souhaite aussi faire part de sa très sérieuse préoccupation concernant les problèmes de capacité qui sont à prévoir pour la jonction Nord-Midi. Il demande que, malgré les incertitudes techniques, financières,... relatives à ce dossier, une solution soit activement recherchée.

- Le Conseil d'Administration demande également que l'on apporte une attention particulière aux infrastructures de transport marchandises nécessaires pour réaliser un véritable modal shift. Cette attention particulière concerne notamment le deuxième accès au port d'Anvers et la réactivation de l'Ijzeren Rijn, 2 investissements nécessaires au développement du transport ferroviaire des marchandises.

Nous vous transmettrons, dès que possible, les remarques éventuelles émises par le Conseil d'Administration de la SNCB.

Nous tenons bien entendu à souligner, comme cela est d'ailleurs largement explicité dans le document, qu'il s'agit d'une proposition qui vous est adressée afin de servir de point de départ à un débat ouvert et transparent.

Nous sommes bien entendu à votre disposition, en particulier les membres du Comité d'Investissement qui ont préparé ce document, pour étudier les différentes options envisageables.

En outre, comme convenu avec vos collaborateurs, nous travaillons activement à la finalisation des fiches et annexes devant compléter ce document de base ainsi qu'à la préparation des réponses à différents points soulevés dans votre lettre mais qui ne font pas véritablement partie intégrante du plan lui-même.

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

[signé]

Jannie HAEK  
Administrateur Délégué

[signé]

Jean-Claude FONTINOY  
Président du Conseil d'Administration

C3 – Lettre Ministre 18 octobre 2012

**ROYAUME DE BELGIQUE**

Le Ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique, et de la Coopération au développement, chargé des Grandes villes

**SNCB HOLDING****Monsieur J. HAEK**

Administrateur Délégué  
Rue de France, 58  
B-1060 BRUXELLES

**INFRABEL****Monsieur L. LALLEMAND**

Administrateur Délégué  
Place Marcel Broodthaers, 2  
B-1060 BRUXELLES

**SNCB****Monsieur M. DESCHEEMAECKER**

Administrateur Délégué  
Avenue de la porte de Hal, 40  
B-1060 BRUXELLES

**Personne de contact**

Sébastien Legat

Tél.: 02 501 32 54

Email: [sebastien.legat@diplobel.fed.be](mailto:sebastien.legat@diplobel.fed.be)**vos références****nos références**

PM/LL/FT/SL/2012/4001  
à mentionner dans toute correspondance

**date**

18 OCT. 2012

Messieurs les Administrateurs Délégués,

En réponse à mon courrier du 21 mars 2012, le Groupe SNCB m'a remis le 27 avril 2012 une proposition de plan d'investissement 2013 – 2025 (version 1.1) consolidé du Groupe SNCB en mentionnant qu'il s'agissait d'un point de départ pour un débat ouvert et transparent. Cette première proposition a été communiquée pour information au Conseil des Ministres du 15 juin 2012.

Depuis lors, des réunions se sont tenues avec le Comité d'Investissement pour tenter d'inscrire ce plan dans le cadre défini, en réglant notamment les points suivants :

- l'équilibrage annuel de la clé régionale 60/40 qui n'était pas respecté dans la version transmise le 27 avril 2012 ;
- le réalignement sur base des estimations budgétaires annuelles calculées par le SPF (voir annexe 1), dont la correction du dépassement de 27,95 millions EUR constaté pour l'année 2013 ;
- le dégagement de moyens supplémentaires non prévus dans la proposition de plan initial pour la réalisation des projets structurants et prioritaires, notamment ceux mis en exergue par le CA de la SNCB Holding : le désengorgement de la jonction Nord-Midi de Bruxelles, le deuxième accès au port d'Anvers, la réactivation de l'Ijzeren Rijn et le raccordement de l'aéroport de Gosselies.

Égmont • rue des Petits Carmes 15, B-1000 Bruxelles

Tél. +32 2 501 83 11 • Fax +32 2 501 86 33 • Mail: [paul.magnette@diplobel.fed.be](mailto:paul.magnette@diplobel.fed.be) • [www.diplomatie.belgium.be](http://www.diplomatie.belgium.be)

.be

Tenant compte du contexte budgétaire des prochaines années, il a été demandé au Comité d'Investissement de considérer pour les années 2013 à 2014, un budget basé sur la dotation SPF 2012 indexée.

De plus, les notifications du budget 2012 prévoient de réduire les dotations d'investissement et d'exploitation de l'Etat de 70 millions EUR en 2013 et de 100 millions EUR en 2014<sup>1</sup>. Ces réductions n'ont à ce jour pas encore été intégrées par le Comité d'Investissement. Une proposition est jointe en annexe 2.

Enfin, je me permets de vous rappeler certains points mentionnés dans mon courrier du 21 mars 2012 :

- l'alignement avec les engagements souscrits par la Belgique dans le cadre des grands projets européens : les corridors ERTMS, la Freight Regulation de 2010, le nouveau Règlement RTE-T, la réalisation du Core Network avant 2030 ;
- la mise en œuvre de l'accord de coopération sur le RER de 2003 (relations et gares desservies, matériel roulant nécessaire, travaux complémentaires,...). Dans ce cadre, il importe de fournir une réponse au courrier du CEMM du 08 mai 2012 ;
- l'existence d'alternatives à la Jonction Nord-Midi pour absorber les besoins d'augmentation de capacité. Dans ce contexte, il convient de définir des variantes en terme d'itinéraires et de schémas d'exploitation pour le trafic national et international ;
- la rédaction de fiches synthétiques qui expliquent de façon accessible et transparente, le contenu et le scope précis des projets proposés dans le plan.

Il importe aux 3 CEO's de me remettre avant le 1<sup>er</sup> novembre 2012 un plan coordonné et approuvé par les 3 sociétés du Groupe. Pour ce faire, je vous demande une entière collaboration pour la bonne exécution de cette mission.

Je vous prie de croire, Messieurs les Administrateurs Délégués, à l'expression de ma parfaite considération.



Paul MAGNETTE

Copies : Monsieur J-C FONTINOY, Président du Conseil d'Administration SNCB HOLDING  
Madame C. VANDERVEEREN, Présidente du Conseil d'Administration INFRABEL  
Madame L. BOVY, Présidente du Conseil d'Administration SNCB  
Monsieur M. BOVY, Président du Comité d'Investissement

<sup>1</sup> De même, la réorganisation du Groupe doit permettre une diminution de 20 millions EUR des dotations d'exploitation en 2013 et de 50 millions EUR en 2014.



## ANNEXE 1

Proposition de répartition du budget SPF en EUR<sub>2012</sub> sur la période 2013 - 2025

Entreprise	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
SNCB HOLDING	2.300,1	134,1	138,6	171,2	180,8	175,5	187,4	194,4	194,6	189,8	183,5	183,4	183,2
SNCB	6.352,1	444,7	445,2	512,1	494,1	501,2	500,0	497,3	496,1	499,7	493,3	489,6	487,5
INFRABEL	13.536,7	780,1	826,5	965,6	1.002,6	1.045,0	1.071,8	1.089,9	1.090,9	1.096,5	1.143,2	1.142,7	1.140,2
Réserves à affecter	1.966,1	0,0	0,0	0,0	0,0	29,6	62,7	97,8	154,3	206,6	264,7	323,7	443,5
<b>Total *</b>	<b>24.155,0</b>	<b>1.358,8</b>	<b>1.410,3</b>	<b>1.648,9</b>	<b>1.677,5</b>	<b>1.751,2</b>	<b>1.821,9</b>	<b>1.879,4</b>	<b>1.935,9</b>	<b>2.084,8</b>	<b>2.141,4</b>	<b>2.197,9</b>	<b>2.254,4</b>

\* Incluant le fonds ETCS mais hors SPV, PPP, RER, RER, fonds propres,...

**Proposition de répartition de l'effort du conclave budgétaire en EUR<sub>2012</sub> pour 2012 et 2013 \***

2013 : - 70 mio € d'effort budget 2013  
 - 20 mio € liés à la simplification des structures  
 2014 : - 100 mio € d'effort budget 2014  
 - 50 mio € liés à la simplification des structures

	Entreprise	Budget		Structures	Total		
		Invest.	Exploit.		Exploit.	€	%
2013	SNCB HOLDING	10%	4,5		20,0	24,5	27%
	SNCB	30%	13,5	79%	19,8	33,3	37%
	INFRABEL	60%	27,0	21%	5,3	32,3	36%
	<b>Total 2013</b>		45,0	25,0	20,0	90,0	100%
2014	SNCB HOLDING	10%	6,5		50,0	56,5	38%
	SNCB	30%	19,5	79%	27,7	47,2	31%
	INFRABEL	60%	39,0	21%	7,4	46,4	31%
	<b>Total 2014</b>		65,0	35,0	50,0	150,0	100%

Les montants sont exprimés en € courant

Montant à déduire exclusivement sur OPEX, sans impact sur le niveau d'EBITDA annuel et sans recours à l'endettement.

\* Toute autre proposition concertée entre les trois entités peut être discutée

C4 – Lettre CA Holding 30 novembre 2012

Monsieur P. Magonne  
Ministre des Entreprises publiques, de la Politique  
scientifique et de la Coopération au développement,  
chargé des Grandes villes.  
Egmont  
Rue des Petits Carmes 15  
1000 BRUXELLES

[daté 30/11/2012]

Monsieur le Ministre,

**Groupe SNCB – Proposition de plan d'investissement consolidé 2013-2025**

L'envoi, le 27 avril 2012, d'une proposition de plan d'investissement consolidé 2013-2025, accompagné d'un certain nombre de remarques émises par le Conseil d'Administration de la SNCB-Holding, a été suivi par de nombreux contacts informels entre des membres de votre cabinet et des représentants du Comité d'Investissement du Groupe SNCB.

Suite à ces contacts, vous nous avez demandé, le 18 octobre 2012, de vous soumettre une proposition adaptée tout en précisant le nouveau cadre financier général dans lequel elle devait s'inscrire, ce cadre financier intégrant les restrictions budgétaires décidées en décembre 2011 par le Gouvernement pour les années 2013 et 2014.

Le Comité d'Investissement s'est alors chargé de la coordination des travaux préparatoires par entreprise et de la consolidation pour obtenir un projet de plan consolidé basé essentiellement sur les données chiffrées approuvées par les 3 entreprises et intégré dans un document prenant en compte les remarques de l'ensemble des membres du Comité d'Investissement.

Ces travaux ont abouti à une proposition s'inscrivant dans le cadre financier défini. Elle intègre donc les économies demandées<sup>1</sup> et dégage des réserves financières pour envisager de combler les lacunes mises en avant dans la proposition précédente (absence de perspective de solutions pour le désengorgement de la liaison Nord-Midi à Bruxelles et de certains projets prioritaires pour les Régions, tels que la desserte du port d'Anvers et la liaison au réseau de l'aéroport de Gosselies).

Même si la situation en début de période est tendue (notamment à la suite des restrictions budgétaires imposées pour 2013 et 2014), il faut souligner, parmi les lignes de force, que le projet élaboré :

- ne remet nullement en cause les moyens à réserver pour la sécurité, ceux-ci correspondant au niveau proposé en avril 2012 ;
- relève significativement, par rapport à la décennie précédente, le niveau des moyens consacrés annuellement au maintien en état du réseau ;
- comporte des moyens importants pour de futures extensions des capacités de l'infrastructure ;

<sup>1</sup> Le projet présenté ne tient pas encore compte des décisions du conclave budgétaire de novembre 2012 (non finalisées au moment de sa préparation) mais il semble raisonnable de considérer qu'elles ne devraient pas être de nature à remettre en cause les grands axes du plan sur l'ensemble de la période 2013-2025

- tout en n'oubliant bien entendu pas le client, un niveau d'investissement élevé restant prévu pour le renouvellement et l'amélioration du matériel et pour l'accueil des voyageurs ;
- et en réduisant au strict minimum les investissements dans l'outil de production (ICT, bureaux,...).

Le processus décisionnel au sein des organes de gestion du Groupe SNCB s'est déroulé parallèlement à ce processus au sein du Comité d'Investissement. La situation de ce point de vue peut être résumée comme suit :

- la SNCB-Holding et la SNCB ont marqué leur accord pour la consolidation du plan ;
- Infrabel avait marqué son accord pour une consolidation « technique » ;
- lors de la réunion du Comité d'Investissement de ce 27 novembre, les représentants d'Infrabel :
  - ont confirmé que les données chiffrées utilisées pour la consolidation étaient conformes à celles reprises dans le plan approuvé par leur Conseil d'Administration et n'étaient pas remises en cause ;
  - mais ont annoncé que le plan consolidé avait été retiré des ordres du jour du Comité de Direction du 27 novembre et du Conseil d'Administration du 29 novembre, le texte ne reflétant pas suffisamment les nuances que les organes de gestion d'Infrabel souhaitaient apporter.

Le Comité Stratégique et le Conseil d'Administration ont largement débattu de cette proposition. Ils estiment qu'en l'approuvant ils permettent de continuer le processus complexe de l'approbation du plan d'investissement du Groupe SNCB et ainsi de faciliter et d'objectiver le débat autour de ce dossier.

Il est dès lors convaincu de la nécessité, Monsieur le Ministre, de devoir dès à présent vous adresser cette proposition, condition évidemment sine qua non à la poursuite du processus d'élaboration du plan, élément fondamental conditionnant l'avenir de la mobilité en Belgique.

Nous insistons bien entendu pour que, comme indiqué dans le préambule du document, les réserves de la SNCB, reprises en annexe, celles qui seront émises par Infrabel, ainsi que la prise en compte des discussions budgétaires soient considérées comme faisant partie intégrante de cette proposition de plan.

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de notre haute considération.

[signé]

Jannie HAEK  
Administrateur délégué

[signé]

Jean-Claude FONTINOY  
Président du Conseil d'Administration

*Annexes : proposition de plan et addendum, documents en Français et en Néerlandais*



30/11/2012

**PLAN D'INVESTISSEMENT CONSOLIDÉ 2013-2025 VERSION V2.0*****Addendum au document daté du 27/11/2012***

- En annexe, les réserves de la SNCB (version adaptée par rapport au texte du Conseil d'Administration de la SNCB, 13 novembre 2012).
- La SNCB prévoit un nouveau schéma de financement pour l'acquisition de nouveau matériel roulant. Ces adaptations n'auront cependant pas d'influence fondamentale sur les paramètres du plan et seront intégrées dans la prochaine version.

**GECONSOLIDEERD INVESTERINGSPLAN 2013-2025 VERSIE 2.0*****Addendum voor document datum 27/11/2012***

- In bijlage, de voorbehouden van de NMBS (aangepaste versie ten opzichte van de tekst van de Raad van Bestuur van de NMBS, 13 november 2012).
- De NMBS voorziet een nieuwe betalingsschema voor de aanschaffing van nieuwe rollend materieel. Deze aanpassingen zullen toch geen fundamentele invloed hebben op de basis parameters van het plan en zullen in de volgende versie geïntegreerd worden.

## SNCB – Réserve quant au plan pluriannuel d'investissements 2013-2025

La SNCB a élaboré un plan pluriannuel d'investissements qui fait partie de son Plan d'entreprise et qui prévoit des dépenses à charge de la dotation d'investissements de l'Etat pour un montant de 484 millions d'euros par an en moyenne.

1. Il y a été tenu compte des dispositions budgétaires adoptées le 1<sup>er</sup> décembre 2011 par le Gouvernement pour 2013 et 2014, notamment la réduction des dotations d'investissements et d'exploitation du Groupe SNCB de 70 millions d'euros courants en 2013 et de 100 millions d'euros courants en 2014. La SNCB propose d'inscrire sa part dans ces économies intégralement sur le budget d'investissements.

2. Il ressort du projet de plan pluriannuel d'investissements d'Infrabel que cette dernière ne peut plus garantir que les investissements relatifs aux lignes RER et à l'accès à la Jonction Nord-Midi à Bruxelles pourront être réalisés au sein des délais impartis (comme résumé dans son courrier du 04/06/2012 réf. I-AR/OUT-713<sup>2</sup>).

3. Notons enfin que, après les divers changements et économies successifs qui lui ont été imposés, la SNCB a fait tous les efforts possibles pour adapter les investissements physiques au cadre financier jusqu'à un point où, selon nous, aucune nouvelle compression n'est plus possible sans compromettre la gestion normale de la société.

---

<sup>2</sup> Lettre de Mme A. Billiau, Directeur-Général Accès au réseau à M. S. S'heeren, Directeur-Général SNCB Mobility

## NMBS – Voorbehoud met betrekking tot het meerjareninvesteringsplan 2013-2025

NMBS heeft een meerjareninvesteringsplan uitgewerkt, dat deel uitmaakt van haar Ondernemingsplan en dat voorziet in uitgaven ten laste van de investeringsdotaties van de Staat ten belope van gemiddeld 484 miljoen euro per jaar.

1. Hierin werd rekening gehouden met de budgettaire bepalingen die op 1 december 2011 door de Regering werden beslist voor 2013 en 2014, met name de vermindering van de investerings- en exploitatiedotaties van de NMBS-Groep met 70 miljoen courante euro in 2013 en 100 miljoen courante euro in 2014. De NMBS stelt voor, haar aandeel in deze besparingen integraal op het investeringsbudget in te schrijven.
2. Uit het voorgestelde ontwerp van meerjareninvesteringsplan van Infrabel blijkt dat Infrabel niet langer kan garanderen dat investeringen met betrekking tot GEN-lijnen en de toegang tot de Brusselse Noord-Zuidverbinding, zoals opgesomd in haar brief van 04/06/2012 ref. I-TN/OUT-713<sup>3</sup>, binnen de gestelde termijn kunnen gerealiseerd worden
3. Ten slotte dient opgemerkt dat, na de diverse opeenvolgende besparingen en verschuivingen die werden opgelegd, NMBS alle mogelijke inspanningen heeft gedaan om de fysieke investeringen aan te passen aan het financieel kader tot op een niveau dat o.i. niet verder samendrukbaar is zonder de normale bedrijfsvoering in het gedrang te brengen.

---

<sup>3</sup> Brief van mevr. A. Billiau, Directeur-Generaal Toegang tot het Net, aan dhr. S. S'heeren, Directeur-Generaal NMBS Mobility

C5 – Lettre Ministre 19 décembre 2012



ROYAUME DE BELGIQUE

Le Ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique, et de la Coopération au développement, chargé des Grandes villes

Direction Stratégique et Politiques

21 DEC. 2012

Tél. 911/5410

SNCB HOLDING

Monsieur J. HAEK

Administrateur Délégué  
Rue de France, 58  
B-1060 BRUXELLES

120 262

7021  
7221 4140  
2021 6203  
5021 7610

## Personne de contact

Sébastien Legat

Tél.: 02 501 32 54

Email: sebastien.legat@diplobel.fed.be

## vos références

## nos références

PM/LL/FT/SL/2012/ 4675  
à mentionner dans toute correspondance

## date

19 -12- 2012

Monsieur l'Administrateur Délégué,

Dans mon courrier du 18 octobre 2012, je vous demandais d'intégrer dans le projet de plan d'investissement 2013-2025 les notifications du 1<sup>er</sup> décembre 2011 avec une répartition définie entre les trois sociétés du Groupe pour 2013 et 2014.

Les notifications du conclave relatif au budget 2013 sont maintenant connues et prévoient une réduction supplémentaire des dotations d'investissement et d'exploitation du Groupe SNCB d'un montant de 50 millions EUR en 2013.

Je vous demande donc d'incorporer dans votre budget 2013, conformément aux notifications jointes en annexe, les réductions issues de ces deux conclaves et d'un montant total de 140 millions EUR. En outre, je souhaite recevoir dans ce cadre un addendum au projet de plan d'investissement.

Je vous prie de croire, Monsieur l'Administrateur Délégué, à l'expression de ma parfaite considération.

Paul MAGNETTE

Copies : Monsieur J-C FONTINOY, Président du Conseil d'Administration SNCB HOLDING  
Monsieur M. BOVY, Président du Comité d'Investissement

Egmont • rue des Petits Carmes 15, B-1000 Bruxelles  
Tél. +32 2 501 83 11 • Fax +32 2 501 86 33 • Mail: paul.magnette@diplobel.fed.be • www.diplomatie.belgium.be

.be

**ROYAUME DE BELGIQUE**

Le Ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique, et de la Coopération au développement, chargé des Grandes villes

**Monsieur L. LALLEMAND**

Administrateur Délégué Infrabel  
Place Marcel Broodthaers, 2  
B-1060 BRUXELLES

**Madame C. VANDERVEEREN**

Présidente du Conseil  
d'Administration d'Infrabel  
Place Marcel Broodthaers, 2  
B-1060 BRUXELLES

**Personne de contact**

Sébastien Legat  
Tél.: 02 501 32 54  
Email: sebastien.legat@dipobel.fed.be

**vos références****nos références**

PM/LL/FT/SL/2012/ 4674  
à mentionner dans toute correspondance

**date**

19 -12- 2012

Madame la Présidente, Monsieur l'Administrateur Délégué,

Dans mon courrier du 18 octobre 2012, je demandais à Infrabel d'intégrer dans le projet de plan d'investissement 2013-2025 les notifications du 1<sup>er</sup> décembre 2011 avec une répartition définie entre les trois sociétés du Groupe pour 2013 et 2014.

Les notifications du conclave relatif au budget 2013 sont maintenant connues et prévoient une réduction supplémentaire des dotations d'investissement et d'exploitation du Groupe SNCB d'un montant de 50 millions EUR en 2013.

Je vous demande donc d'incorporer dans votre budget 2013, conformément aux notifications jointes en annexe, les réductions issues de ces deux conclaves et d'un montant total de 140 millions EUR. En outre, je souhaite recevoir dans ce cadre un addendum au projet de plan d'investissement.

Enfin, il ne me paraît pas souhaitable d'entrer dans un schéma de réduction de l'entretien des lignes les moins fréquentées en Wallonie conduisant aux restrictions et aux suppressions de circulations que vous me présentez dans le cadre des efforts demandés. En effet, le maintien d'un service public de qualité et accessible à tous est l'une des priorités que je défends. Il convient donc de trouver des solutions afin que ce service reste garanti.

Je vous prie de croire, Madame la Présidente, Monsieur l'Administrateur Délégué, à l'expression de ma parfaite considération.



Paul MAGNETTE

Copie : Monsieur M. BOVY, Président du Comité d'Investissement



ROYAUME DE BELGIQUE

Le Ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique, et de la Coopération au développement, chargé des Grandes villes

SNCB

**Monsieur M. DESCHEEMAECKER**

Administrateur Délégué  
Avenue de la porte de Hal, 40  
B-1060 BRUXELLES

**Personne de contact**

Sébastien Legat  
Tél.: 02 501 32 54  
Email: sebastien.legat@diplobel.fed.be

**vos références****nos références**

PM/LL/FT/SL/2012/ 4673  
à mentionner dans toute correspondance

**date**

19 -12- 2012

Monsieur l'Administrateur Délégué,

Dans mon courrier du 18 octobre 2012, je vous demandais d'intégrer dans le projet de plan d'investissement 2013-2025 les notifications du 1<sup>er</sup> décembre 2011 avec une répartition définie entre les trois sociétés du Groupe pour 2013 et 2014.

Les notifications du conclave relatif au budget 2013 sont maintenant connues et prévoient une réduction supplémentaire des dotations d'investissement et d'exploitation du Groupe SNCB d'un montant de 50 millions EUR en 2013.

Je vous demande donc d'incorporer dans votre budget 2013, conformément aux notifications jointes en annexe, les réductions issues de ces deux conclaves et d'un montant total de 140 millions EUR. En outre, je souhaite recevoir dans ce cadre un addendum au projet de plan d'investissement.

Je vous prie de croire, Monsieur l'Administrateur Délégué, à l'expression de ma parfaite considération.

Paul MAGNETTE

Copies : Madame L. BOVY, Présidente du Conseil d'Administration SNCB  
Monsieur M. BOVY, Président du Comité d'Investissement

Egmont • rue des Petits Carmes 15, B-1000 Bruxelles  
Tél. +32 2 501 83 11 • Fax +32 2 501 86 33 • Mail: paul.magnette@diplobel.fed.be • www.diplomatie.belgium.be

**.be**

## ANNEXE 1

## Répartition des efforts des conclaves budgétaires pour 2013

2013 :  
 - 70 mio € d'effort budget 2013  
 - 20 mio € liés à la simplification des structures  
 - 50 mio € d'effort supplémentaire budget 2013

2013	Entreprise	Budget		
		Invest.	Exploit.	Total
	SNCB HOLDING	15,871	5,000	20,871
	SNCB	58,291	5,000	63,291
	INFRABEL	50,838	5,000	55,838
	Total 2013	125,000	15,000	140,000

Les montants sont exprimés en € courant

<b>ENTREPRISES PUBLIQUES</b>	<b>OVERHEIDSBEDRIJVEN</b>
<b>Groupe SNCB : - 131M euros</b>	<b>NMBS-Groep: -131 M euro</b>
Outre les économies prévues lors du conclave de décembre 2011, soit 90 millions d'euros, déjà intégrées dans la base prise en compte par le comité de monitoring, un <b>effort supplémentaire de 50 millions d'euros</b> est imposé au groupe SNCB	Naast de besparingen voorzien tijdens het begrotingsconclaaf van december 2011, met name 90 miljoen euro, die al geïntegreerd zijn in de basis waar het monitoringcomité mee rekening houdt, wordt de NMBS-Groep een <b>bijkomende inspanning van 50 miljoen euro</b> opgelegd.
Le ministre compétent présentera sans délai le plan d'investissement au Conseil des Ministres pour approbation. Dans ce cadre, un écart de clé de répartition régionale pourra être examiné pour ce qui concerne les investissements liés à la sécurité. Cet écart devra être compensé sur une base quinquennale dans le cadre du PPI. En tenant compte de la restructuration, les entreprises pourront décider entre elles des conséquences que les économies imposées entraînent sur le terrain. Elles se baseront sur les conditions du gouvernement qu'aucune de ces économies ne produise une augmentation de la dette du Groupe SNCB et qu'elles représentent donc de réelles économies, et que le non-ajustement des crédits ne peut nullement peser sur le service de train, ni sur les obligations contractuelles en cours et ne donne donc pas lieu à des frais de résiliation ou à d'autres frais pour rupture de contrat. Parmi les investissements prévus exécutables (donc pas de nouvelles initiatives), la priorité sera donnée aux investissements liés à la sécurité (TBL1 + et ETCS) et à la maintenance.	De bevoegde minister zal onverwijld het investeringsplan aan de Ministerraad ter goedkeuring voorleggen. In dit kader kan een afwijking van de regionale verdeelsleutel onderzocht worden voor wat de investeringen rond de veiligheid betreft. Deze afwijking zal gecompenseerd moeten worden op een vijfjarige basis in het kader van het MIP. De bedrijven zullen, rekening houdend met de herstructurering onder elkaar uitmaken wat de opgelegde besparingen teweegbrengen aan gevolgen op het terrein. Daarbij zullen zij uitgaan van de voorwaarde van de regering dat geen van deze besparingen aanleiding mag geven tot een verhoging van de schuld van de NMBS-Groep en dus reële besparingen dienen te zijn en deze niet-aanpassing van de kredieten geenszins de dienstverlening noch de lopende contractuele verbintenissen mag bezwaren en dus geen aanleiding geven tot verbrekingsvergoedingen of andere kosten wegens contractbreuk. Bij de nog mogelijks uit te voeren voorziene (dus geen nieuwe initiatieven) investeringen zal voorrang gegeven worden aan de veiligheidsinvesteringen (TBL1+ en ETCS) en aan de onderhoudsinvesteringen.
L'effort de 140 millions d'euros demandé en 2013 au Groupe SNCB sera réparti comme suit: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ SNCB : 63,291 millions d'euros (45%)</li> <li>▪ Infrabel : 55,838 millions d'euros (40%)</li> <li>▪ SNCB Holding : 20,871 millions d'euros (15%)</li> </ul>	De 140 miljoen euro die in 2013 als inspanning aan de NMBS-Groep worden gevraagd, zullen als hieronder verdeeld worden : <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ NMBS: 63,291 miljoen euro (45%)</li> <li>▪ Infrabel : 55,838 miljoen euro (40%)</li> <li>▪ NMBS Holding : 20,871 miljoen euro (15%)</li> </ul>



<p>Cette répartition ne préjuge pas du calcul du montant et de la répartition des dotations en 2014 et des années suivantes.</p>	<p>Deze verdeling loopt niet vooruit op de berekening van het bedrag en op verdeling van de dotaties in 2014 en van de volgende jaren.</p>
<p>Chaque entreprise portera son effort budgétaire sur l'investissement à l'exception de 5 millions d'euros d'économie que chaque société fera sur ses dotations d'exploitation. Ces économies ne peuvent pas mener à une augmentation de l'endettement net consolidé du Groupe SNCB.</p>	<p>Elke maatschappij zal haar budgettaire inspanning toespitsen op de investeringen, met uitzondering van de 5 miljoen euro besparingen die elke maatschappij op haar exploitatiedotatie zal doorvoeren. Deze besparingen mogen niet leiden tot een verhoging van de netto geconsolideerde schuld van de NMBS-Groep.</p>
<p>L'effort global de la SNCB comprend une économie de 10 millions d'euros. Celle-ci résultera de nouvelles négociations sur le contrat actuel entre Infrabel et Electrabel. Si les négociations échouent, cette réduction sera réexaminée lors d'un ajustement budgétaire ultérieur 2013.</p>	<p>In de globale inspanning van de NMBS wordt rekening gehouden met een besparing van 10 miljoen euro. Die zal voortvloeien uit een nieuwe onderhandeling van het lopende contract tussen Infrabel en Electrabel. Indien de onderhandeling mislukt, wordt die vermindering herbekeken bij een volgende budgettaire aanpassing 2013.</p>
<p>Le Ministre des entreprises publiques présentera au Conseil des Ministres un dossier relatif au contrat de PPP Diabolo dans le cadre duquel la possibilité d'un transfert de dotation au sein du budget de la SNCB sera notamment examinée.</p>	<p>De Minister van Overheidsbedrijven zal de Ministerraad een dossier voorleggen betreffende de PPS Diabolo, in het kader waarvan de mogelijkheid tot een transfer van dotatie binnen het budget van de NMBS wordt onderzocht.</p>
<p><u>Fonds RER</u></p>	<p><u>GEN-fonds</u></p>
<p>Il est pris acte des dernières données transmises par le groupe SNCB quant aux dépenses estimées en 2013 pour le fonds RER. Cette estimation permet de constater une <b>amélioration du solde du Fonds RER de 81,435 millions d'euros</b> par rapport aux estimations du Comité de Monitoring.</p>	<p>Er wordt akte genomen van de laatste gegevens die door de NMBS werden doorgegeven met betrekking tot de geraamde uitgaven in 2013 voor het GEN-fonds. Deze raming stelt een <b>verbetering vast van het saldo van het GEN-fonds ter hoogte van 81,435 miljoen euro</b> in vergelijking met de raming van het Monitoringcomité.</p>

## Partie II – Présentation du plan

La mobilité est dorénavant identifiée comme un enjeu fondamental pour l'avenir, en relation directe avec les préoccupations en matière de développement durable et de modèle de croissance économique.

Les attentes sociétales vis-à-vis du rail sont fortes, celui-ci étant pressenti comme pouvant contribuer à la résolution des problèmes qui se profilent.

Le Gouvernement, à l'écoute de ces préoccupations, a inclus dans son programme une politique ambitieuse pour le secteur ferroviaire.

---

Le Groupe SNCB s'inscrit évidemment dans cette démarche et souhaite l'ouverture d'un large débat sur le rôle futur du transport ferroviaire.

A cette fin, ce document s'écarte résolument d'une présentation conventionnelle qui pourrait être jugée trop technocratique et vise à mettre clairement en regard les propositions et les enjeux.

Il ouvre aussi clairement la porte aux différentes parties prenantes, notamment les Régions.

Le Groupe SNCB tient bien entendu par ailleurs à mettre en avant sa vision sur les priorités et les contraintes techniques et à souligner les incertitudes qui planent sur l'avenir, incertitudes qui devraient amener à une réflexion sur une approche prudente et souple en matière de planification des investissements ferroviaires.

---

*Ce document constitue une adaptation de la version proposée en avril 2012 permettant, tout en maintenant des enveloppes budgétaires similaires, de tenir compte des remarques émises à l'époque par le Conseil d'Administration de la SNCB-Holding et, en particulier, d'ouvrir la porte à des solutions au désengorgement de Bruxelles et à des projets considérés comme prioritaires par les Régions.*

*Si la fixation d'un cadre financier est bien entendu indispensable, celui-ci a nécessité de difficiles arbitrages par les différents organes de gestion du Groupe SNCB et des réserves ont été émises à ce sujet. Ces réserves sont à considérer comme faisant partie intégrante de cette proposition de plan.*





---

## 1 Le contexte

---

La grande majorité des spécialistes s'accordent pour annoncer une poursuite de la croissance de la mobilité au cours des prochaines années et pour considérer que développement de la mobilité et croissance économique continueront d'aller de pair, l'un entraînant l'autre et réciproquement.

Par ailleurs, la sensibilité croissante à la notion de développement durable, les engagements pris par de nombreux pays en matière d'environnement, l'évolution de plus en plus mal acceptée de la congestion du transport routier constituent autant de facteurs suscitant des attentes sociétales fortes vis-à-vis du système ferroviaire. Celui-ci est en effet perçu comme pouvant – et même comme devant – apporter une contribution plus importante que par le passé à la résolution des problèmes de mobilité.

Pour y arriver, encore faudra-t-il que la solution offerte par le rail réponde bien à toutes les attentes. Une condition sine qua non est bien entendu un niveau de sécurité optimal que le dramatique accident de Buizingen a maintenant clairement identifié comme un objectif auquel est attribuée une priorité absolue.

Pour le voyageur, la ponctualité est un concept faisant partie intégrante de la notion de mobilité. Pour l'industriel, la régularité et la fiabilité sont indissociables de la notion de chaîne logistique. Le rail de demain, notamment via une politique d'investissement orientée vers ces objectifs fondamentaux, devra répondre à ces attentes qualitatives.

Il existe aussi une attente pour une autre mobilité, dans laquelle, lorsque le rail constitue le maillon principal, l'offre globale propose un meilleur alignement avec les autres modes de transport, un gain de temps sur l'ensemble du voyage, plus de commodités et de services annexes, ... Cette évolution implique des investissements en matière d'information intégrée, de systèmes de vente et de tarification et d'aménagements facilitant l'intermodalité.

En outre, vu sa position centrale et le rôle moteur qu'il joue en Europe, et compte tenu également qu'il est – avec ses ports – à l'origine d'importants flux de marchandises, notre pays se doit de s'inscrire de manière volontariste dans les grands objectifs du livre blanc européen pour un système de transport compétitif et durable à l'horizon 2050. Pour n'en retenir que trois, citons le rééquilibrage des différents modes de transport, avec le transfert modal de la route vers d'autres modes de transport, dont principalement le rail, le développement d'un système de transport compétitif et durable permettant la croissance et l'emploi ou bien encore la réduction des émissions de gaz à effet de serre (globalement -20% entre 2008 et 2030).

La rapidité des mutations culturelles, comportementales, économiques, ... est telle qu'une vision à l'horizon 2025 se caractérise par un grand nombre d'incertitudes. Si une vision à long terme est nécessaire vu la « durée très longue » de certains projets, il est indispensable de prévoir certains mécanismes permettant de maîtriser les risques générés par ces incertitudes.

## 1.1 Les perspectives générales pour la mobilité

Les prévisions en matière d'évolution de la mobilité sont nombreuses et sont bien entendu toutes basées sur un grand nombre d'hypothèses relatives à la démographie, la croissance économique, les politiques de transport, etc.

L'objectif poursuivi ici n'est certainement pas de présenter une analyse détaillée alignant de grandes séries de chiffres parfois divergents, ni même une synthèse sur le sujet mais bien de tenter de dégager un certain nombre de messages forts et récurrents.

A cet égard, les prévisions du Bureau fédéral du Plan, plus particulièrement sur un « scénario de référence », qui trace les perspectives à long terme de la demande de mobilité en Belgique, ont alimenté l'analyse de la croissance des besoins futurs de mobilité faite par le groupe SNCB.

### Extraits du document<sup>4</sup> du Bureau fédéral du Plan

*« Forte croissance du transport de personnes et de marchandises*

*La projection de référence débouche sur une forte croissance à la fois du transport de personnes et de marchandises. Ainsi, en ce qui concerne le transport de personnes, le nombre total de passagers-kilomètres augmente de 20% entre 2008 et 2030... Au niveau du transport de marchandises, les tonnes-kilomètres parcourus en Belgique augmentent de 68% entre 2008 et 2030... »*

Le Bureau fédéral du Plan prévoit également une évolution structurelle de la mobilité qui est synthétisée dans les deux tableaux ci-dessous (même source).

#### Transport de personnes – Passagers-kilomètres en Belgique (milliards)

Motifs des déplacements	2008	2030	Croissance
<i>Domicile-travail</i>	33,7	37,4	11%
<i>Domicile-école</i>	8,6	12,1	40%
<i>Autres motifs</i>	79,7	96,7	21%
<b>Total</b>	<b>122,0</b>	<b>146,2</b>	<b>20%</b>

#### Transport de marchandises - Tonnes-kilomètres en Belgique (milliards)

Origine / destination	2008	2030	Croissance
<i>National</i>	27,5	41,6	52%
<i>Entrées</i>	13,8	24,3	76%
<i>Sorties</i>	14,3	27,8	94%
<i>Transit sans transbordement</i>	10,1	16,9	67%
<b>Total</b>	<b>65,7</b>	<b>110,7</b>	<b>68%</b>

Ces perspectives concernent globalement l'ensemble des modes de transport et de telles mutations représentent un défi qui ne peut évidemment rester sans réponse.

Une politique ambitieuse et volontariste est d'autant plus nécessaire que la mobilité des personnes et des marchandises suit presque linéairement la croissance économique et que, inversement, l'offre de mobilité constitue une condition indispensable au développement économique.

<sup>4</sup> Bureau fédéral de Plan et SPF Mobilité et Transports - Perspectives de l'évolution de la demande de transport en Belgique à l'horizon 2030, septembre 2012 (M. Vandresse, D. Gusbin, B. Hertveldt et B. Hoornaert)

## 1.2 Les attentes sociétales

Les attentes sociétales en matière de mobilité, en particulier pour le mode ferroviaire, en grande partie financé indirectement par le citoyen via les pouvoirs publics, doivent constituer le fil conducteur du plan proposé.

Le Groupe SNCB n'entend pas se substituer à la société civile pour exprimer quelles en sont les attentes, mais, étant attentivement à l'écoute de tous les forums relatifs à la mobilité, tient à en résumer les messages forts qu'il a perçus au cours de ces dernières années.

D'autre part, Infrabel assure une écoute spécifique du secteur cargo, totalement libéralisé depuis 2007.

### 1.2.1 La société civile attend plus du rail

Au-delà d'une prévision globale relative à la mobilité, le Bureau fédéral du Plan a également estimé sa répartition par mode et celle-ci fait apparaître la part plus importante qui serait prise par le transport ferroviaire dans l'ensemble des transports<sup>5</sup>.

*Part des moyens de transport dans les passagers-kilomètres en Belgique*

Mode de déplacement	2008	2030
Voiture en solo	50%	54%
Covoiturage	31%	26%
Bus/tram/méto	8%	6%
Marche à pied/vélo	3%	4%
Moto	1%	1%
<b>Train</b>	<b>7%</b>	<b>9%</b>

*Part des moyens de transport dans les tonnes-kilomètres en Belgique*

Mode de transport	2008	2030
Camion	71%	67%
Camionnette	4%	4%
Navigation intérieure	13%	14%
<b>Train</b>	<b>12%</b>	<b>15%</b>

L'évolution des parts de marché du train peut paraître faible, mais elle n'en constitue pas moins un véritable défi pour le secteur : par exemple, pour le transport de personnes, l'augmentation de la part de marché du rail prévue par le Bureau fédéral du Plan (de 7,3 % en 2008 à 8,8 % en 2030) entraînera une augmentation de 45 % de la production du Groupe SNCB en termes de Voyageurs-kilomètres, compte tenu de l'augmentation globale du marché. Pour les marchandises, il est question d'une augmentation de 115 % des T-km (voir également point 1.3.1).

Ces évaluations, prévoyant une part plus importante du rail dans la mobilité future, ont essentiellement un aspect factuel et scientifique. Elles ne traduisent donc pas, en tant que telles, des attentes sociétales. Elles rejoignent cependant au moins deux préoccupations fondamentales concernant l'avenir : le développement durable et une mobilité de qualité.

<sup>5</sup> Bureau fédéral de Plan et SPF Mobilité et Transports - Perspectives de l'évolution de la demande de transport en Belgique à l'horizon 2030, septembre 2012 - extrait du tableau 1

### *Environnement et développement durable*

La sensibilité croissante au concept de développement durable, notamment stimulée par des prévisions inquiétantes relatives au réchauffement climatique, a amené de nombreux pays, dont la Belgique, à prendre des engagements ambitieux en matière d'économies de l'énergie et de réduction d'émissions de gaz à effet de serre.

Tous les spécialistes s'accordent à considérer qu'un transfert modal de la route vers le rail (et également la navigation intérieure pour ce qui concerne spécifiquement les marchandises) peut contribuer à relever le défi et l'opinion publique adhère également largement à cette idée.

Et les chiffres sont d'ailleurs là pour étayer la pertinence de cette analyse : les émissions de CO<sub>2</sub> du mode ferroviaire sont, par unité transportée, 4 à 8 fois inférieures à celles de la route pour le transport des personnes<sup>6</sup> et dans un rapport similaire pour celui des marchandises<sup>7</sup>.

### *Congestion de l'infrastructure routière*

Les inconvénients engendrés par la congestion de la route sont de plus en plus mal perçus et acceptés tant par les particuliers que par le monde économique qui tous appellent à rechercher des solutions.

De nombreuses études tentent d'objectiver le problème en chiffrant le coût de cette congestion. Les résultats de ces études sont très variables selon les sources mais un ordre de grandeur de 1 % du PIB est le plus généralement avancé<sup>8</sup>, ce qui, pour la Belgique, représenterait quelque 3,5 milliards d'euro par an.

Partant d'une situation proche du niveau maximal d'utilisation pour certaines infrastructures, la croissance de la demande de mobilité n'entraînerait pas simplement une augmentation proportionnelle de ces inconvénients et de ces coûts mais bien leur explosion.

## ***1.2.2 La société civile attend plus mais aussi mieux***

### *Sécurité*

La catastrophe de Buizingen a provoqué une énorme mobilisation visant à ce que tous les moyens soient mis en œuvre afin d'éviter la répétition d'un tel drame. La prise de conscience de l'importance de l'attention à apporter à la sécurité ferroviaire a été telle que le Parlement lui-même s'en est saisi. Le plan d'action qui a été décidé, comportant un important volet relatif aux investissements, est bien entendu intégralement inclus dans cette proposition de plan et ce avec un niveau de priorité absolu et intangible.

<sup>6</sup> Estimation établie pour le transport en véhicule particulier (source : Bilan Carbone®, Guide des facteurs d'émissions, ADEME)

<sup>7</sup> OCDE/GD(97)213

<sup>8</sup> Notamment par la Commission Européenne : ([http://europa.eu/pol/trans/index\\_fr.htm](http://europa.eu/pol/trans/index_fr.htm))



*La qualité...*

Le transfert modal, notamment de la route vers le rail, ne doit pas se faire uniquement sous la contrainte, à cause de la saturation croissante du réseau routier, de l'évolution du prix des carburants, d'une fiscalité orientée,... Il doit être le résultat d'une évolution culturelle et celle-ci se fera d'autant plus naturellement si la qualité des services proposés s'améliore, qu'il s'agisse du transport des voyageurs ou de celui des marchandises.

*...par la ponctualité...*

Pour le voyageur, la ponctualité des trains, considérée comme faisant partie intégrante du concept même de mobilité, est régulièrement mise en avant comme étant un élément primordial auquel le secteur ferroviaire doit accorder un niveau de priorité particulièrement élevé. La ponctualité n'est certes pas uniquement une question d'investissement mais le système ferroviaire est par nature un outil industriel lourd. Le simple maintien de son opérabilité et de son niveau de sécurité nécessite des investissements considérables qui constituent par ailleurs une condition nécessaire pour la ponctualité des trains.

*...le confort...*

Les standards en matière de confort, de services offerts, de valeur accordée au temps,... évoluent très rapidement. Le transport ferroviaire se doit de mettre à disposition du voyageur un matériel roulant confortable et fiable ainsi que des installations terminales, des systèmes d'information, de distribution,... répondant à ses besoins. La satisfaction de ces besoins passe non seulement par le remplacement ou la rénovation fondamentale du matériel mais aussi par une adaptation permanente de l'équipement aux évolutions technologiques.

*...et l'intermodalité.*

Si le concept de chaîne de transport intégrée est depuis de nombreuses années passé dans le langage courant du monde industriel, il est appelé à se traduire de plus en plus, pour les voyageurs, en une demande pour des déplacements plus fluides, combinant harmonieusement différents modes de transport et nécessitant, au-delà des adaptations organisationnelles, certains investissements facilitant ou stimulant l'intermodalité.

*A un coût sociétal supportable...*

La volonté de voir le rail prendre une part plus importante dans la mobilité future n'est cependant pas inconditionnelle. Le transport ferroviaire, de par ses mécanismes de financement via les pouvoirs publics, coûte cher à l'ensemble de la collectivité et donc pas uniquement à ses utilisateurs.

Il est évident qu'il faut attendre du secteur ferroviaire qu'il améliore en permanence sa performance économique et, en particulier pour ses charges d'exploitation, qu'il mette à profit les effets d'échelle liés au développement de ses activités.

*... intégrant toutes les composantes*

Le tableau ci-dessous<sup>9</sup> donne une estimation des coûts marginaux externes directs (environnement et congestion), actuels et futurs, générés par les différents modes de transport, au regard de la taxation de ces modes.

<sup>9</sup> Bureau fédéral de Plan et SPF Mobilité et Transports - Perspectives de l'évolution de la demande de transport en Belgique à l'horizon 2030, septembre 2012 - tableau 44. .

		2008			2030		
		taxes	coûts externes	couverture	taxes	coûts externes	couverture
heures de pointe	voiture	6,3	59,0	11%	4,9	173,0	3%
	camion	11,0	117,5	9%	11,1	348,0	3%
	camionnette	4,0	117,7	3%	3,9	345,4	1%
heure creuses	voiture	6,3	9,9	64%	4,9	24,6	20%
	camion	11,0	19,3	57%	11,1	51,2	22%
	camionnette	4,0	19,5	21%	3,9	48,6	8%

unité : €/100 véhicules-km

On constatera que, selon l'étude du Bureau fédéral du Plan, la taxation est loin d'internaliser l'entièreté des coûts externes directs du transport; le taux de couverture tend même à se réduire à l'horizon 2030, principalement suite à l'augmentation de la congestion.

On le voit, même si leur prise en compte peut revêtir de nombreuses formes (internalisation par la fiscalisation, la subsidiation,...), les coûts externes et leur évolution spectaculaire ne peuvent être ignorés dans le débat.

\* \* \* \* \*

Ce sont ces grandes orientations, perçues par le Groupe SNCB parmi les attentes des parties prenantes, qui ont guidé les choix et les ordres de priorité lors de l'élaboration de cette proposition de plan.

### 1.3 L'intégration des incertitudes et la maîtrise des risques

#### 1.3.1 De nombreuses questions relatives à la mobilité de demain

##### *Des modèles avec des fourchettes très larges*

Pour rappel, dans son scénario de référence actualisé en septembre 2012, le Bureau fédéral du Plan prévoit une augmentation de la production du mode ferroviaire, pour la période 2008 - 2030, de l'ordre de :

- 45 % pour le transport des voyageurs, exprimé en nombre de voyageurs-km, soit en moyenne + 1,7 % par an ;
- 115 % pour le transport des marchandises, exprimé en nombre de tonnes-km, soit en moyenne + 3,5 % par an.

D'autres prévisions existent, qu'il s'agisse de scénarios alternatifs étudiés par le Bureau fédéral du Plan ou d'études menées par d'autres organismes et les résultats sont fort variables mais tous vont dans le même sens prévoyant une augmentation très importante du transport par rail, les principales différences concernant finalement le rythme de cette croissance.

Un regard sur les dernières années fait aussi apparaître des taux de croissance annuels supérieurs pour le transport des voyageurs (4,2 % au cours des 10 dernières années) et par contre, plutôt une diminution pour le transport des marchandises par rail.

Par ailleurs également, si l'on regarde la croissance réelle du trafic voyageurs de ces trois dernières années (évolution 2009 à 2011), apportant des informations complémentaires par rapport à l'étude susmentionnée du Bureau fédéral du Plan (les dernières statistiques qu'intègre cette étude remontent en effet à 2008), on constate que le taux de croissance annuel moyen du mode ferroviaire a été en réalité de + 2,4% en termes de voyageurs-km, sensiblement supérieur donc aux prévisions du Bureau fédéral du Plan, et ce, malgré la crise économique qui ralentit pourtant l'économie.

Une extrapolation de ces valeurs vers un horizon lointain ne peut remplacer une véritable étude prévisionnelle mais tend à démontrer que, pour le secteur des voyageurs, les hypothèses retenues concernant la croissance pourraient même être dépassées et que les prévisions relatives au transport marchandises devraient être traitées avec la plus grande prudence. Les facteurs à la base de ces variations dans les prévisions, sources de grandes incertitudes sont nombreux.

Compte tenu de ces remarques, la SNCB a basé ses calculs de capacité nécessaire sur un taux de croissance annuel moyen de + 2,05 %, légèrement supérieur aux prévisions du Bureau fédéral du Plan, tout en restant inférieur à la croissance réelle constatée ces dernières années.

#### *Démographiques, culturels / business*

L'évolution future de la mobilité ne s'exprime pas sous la forme d'un simple indicateur de croissance. Les mutations démographiques et culturelles modifient les comportements et les motifs des déplacements de demain ne seront plus les mêmes qu'aujourd'hui.

Le Bureau fédéral du Plan prévoit d'ailleurs un taux de croissance plus important pour les déplacements pour « Autres motifs » que pour les trajets « Domicile – travail / école ».

Ces aspects qualitatifs de la répartition géographique et dans le temps sont déterminants pour le système ferroviaire belge atteignant son niveau maximal d'utilisation essentiellement dans certaines zones et durant les heures de pointe.

Le sens dans lequel la gestion des transports industriels évoluera constitue également une inconnue et sera fondamentalement influencé par l'inévitable rééquilibrage des optima en matière de logistique (par exemple stockage vs flux tendus)

#### *Mobilité, aménagement du territoire et urbanisme*

L'offre de mobilité stimule le développement de pôles économiques et d'habitat et, réciproquement, ceux-ci orientent l'organisation du transport. Le Groupe SNCB ne maîtrise évidemment et logiquement pas toutes les clés d'une politique intégrée en la matière.

Or, un des défis majeurs pour rencontrer cette problématique est sans aucun doute de développer une vision cohérente de la mobilité dans et vers Bruxelles.

La mise en service du RER apportera certes une partie de la réponse mais la croissance attendue est telle que (comme le montre la synthèse reprise les fiches) la saturation de l'axe Nord-Sud de Bruxelles à l'horizon 2025 apparaît comme quasi inévitable.

Si le Groupe SNCB peut proposer des solutions, telles que l'augmentation de la capacité de la jonction Nord-Midi, des adaptations alternatives aux infrastructures, une évolution dans l'organisation du transport... , les décisions sont à ce point importantes tant du point de vue financier que sociétal qu'il est indispensable d'y associer l'ensemble des parties prenantes, en y intégrant notamment une vision concernant le développement des pôles d'activités (emploi, écoles) dans la capitale.

### *Nouvelles technologies*

L'augmentation probable du coût de la mobilité, combinée aux opportunités offertes par le développement des nouvelles technologies (télétravail, achat par Internet,...) et à la mutation de la nature même des activités économiques (type d'industrialisation, importance des services) accélérera certainement les changements de comportement tant des entreprises que des particuliers. Dans quelle mesure et à quel rythme ces évolutions auront-elles lieu restent des questions sans véritable réponse et constituent donc un facteur d'incertitude non négligeable.

### *Cadre normatif, finances publiques*

L'évolution du cadre normatif, en particulier de la politique globale de mobilité qui sera développée au niveau européen, national ou régional jouera également un rôle déterminant, si pas directement dans la demande, certainement dans sa répartition entre les différents modes de transport.

L'impact que ces politiques pourront avoir dépendra lui-même, du moins en partie, de l'évolution des finances publiques et des moyens qui pourront être affectés au développement d'une autre mobilité, plus durable.

## ***1.3.2 Nécessité de combiner approche volontariste/ambitieuse et prudence***

Face aux défis qui s'annoncent, s'il faut adopter une politique volontariste et ambitieuse, elle ne peut se concevoir qu'en intégrant la gestion des risques liés aux nombreuses incertitudes évoquées ici. Les décisions à prendre aujourd'hui ne peuvent irrémédiablement compromettre l'avenir.

### ***1.3.2.1 Maîtrise des engagements***

#### *Engagements financiers*

Un certain nombre d'engagements, liés à diverses techniques de financement particulières des investissements, ont été pris dans le passé et ont un impact sur les charges à assumer pendant la période 2013-2025 et encore, dans certains cas, après 2025.

Afin de ne pas compromettre toute marge de manœuvre future, la proposition de plan respecte deux contraintes relatives à ces techniques de financement :

- les engagements financiers en fin de période sont nettement inférieurs au niveau atteint en début de période ;
- à l'intérieur même de la période du plan, ils restent limités.

Cette proposition de plan est appelée à être adaptée au fil du temps. Afin d'éviter toute dérive, le Groupe SNCB serait favorable à la fixation d'une norme limitative en matière d'engagements financiers, norme à laquelle seraient soumises les adaptations à la proposition initiale.

*Engagements « techniques »*

La limitation des engagements ne concerne pas uniquement la gestion financière mais aussi la gestion des projets : un projet ne devrait être engagé que s'il peut être mené à terme sans fermer la porte à d'autres orientations stratégiques.

Par ailleurs le lancement de projets repris dans ce plan ne devrait pas entamer toutes les marges de manœuvre pour les années après 2025.

*1.3.2.2 Combiner vision novatrice et pragmatisme*

Le chemin de fer de demain ne sera plus celui d'aujourd'hui et le plan proposé doit en tenir compte en intégrant l'évolution des attentes sociétales et des propositions innovantes.

La volonté exprimée par le Groupe SNCB est cependant de veiller aux fondamentaux même du système ferroviaire en donnant la priorité, à la sécurité bien sûr, mais aussi au maintien à un haut niveau de qualité de l'infrastructure de base, du matériel roulant, des gares, des équipements de production, etc. existants.

Il serait en effet aberrant d'augmenter les capacités existantes, de développer de nouveaux services ou de prévoir de nouvelles fonctionnalités si ce doit être au détriment de la préservation de composantes existantes dont l'utilité future ne peut être mise en doute, à moins qu'une réflexion sociétale à mener sur la finalité du transport ferroviaire, ou que le simple manque de moyens financiers, ne conduise à une autre conclusion.

Ce plan se caractérise par une augmentation considérable des besoins pour la sécurité et le maintien de l'infrastructure de base du réseau.

La priorité accordée par le Groupe SNCB pour ces aspects se traduit notamment par le relèvement important, par rapport à la décennie précédente, des moyens financiers consacrés annuellement au renouvellement/amélioration des infrastructures de base.

Le service au client ne pouvant bien entendu être sacrifié au seul profit de l'outil de production, des moyens significatifs ont été maintenus au sein des enveloppes disponibles pour le service des trains et l'accueil des voyageurs.

*1.3.2.3 Pilotage de la planification*

Rares sont les secteurs qui développent une planification à l'horizon 2025. Plus rares encore sont ceux qui le font avec autant de précisions que celles contenues dans cette proposition de plan.

Il convient de rester réaliste : les incertitudes sont telles que les quelques mesures évoquées ci-dessus pour maîtriser les risques ne peuvent suffire. Si les contrats de gestion actuels prévoient bien un plan 2013-2025, le Groupe SNCB plaide pour l'introduction d'un mécanisme de pilotage de ce plan (par exemple des échéances de révision ou, mieux encore, un plan glissant).

L'horizon ne s'arrête en effet pas à 2025 et, pour ne citer qu'un exemple, si aucune réponse définitive ne peut être donnée aujourd'hui pour une décongestion de la liaison Nord-Sud à Bruxelles (nécessité, échéance, solutions techniques et/ou opérationnelles, ...), les évolutions constatées pourraient exiger une révision intermédiaire radicale du plan tenant compte des délais très longs et incompressibles pour la réalisation de très grands projets.

Ainsi on ne pourrait valablement espérer la mise à fruit d'une nouvelle jonction Nord-Midi moins de 12 années après qu'un consensus sociétal se soit dégagé autour des travaux à réaliser.



---

## 2 L'approche adoptée par le Groupe SNCB

---

*Pour un débat ouvert et démocratique :...*

Le plan proposé par le Groupe SNCB est certes le résultat d'un important travail technique interne préparatoire et intègre les remarques formulées par le Conseil d'Administration de la SNCB-Holding à l'occasion de la présentation d'une des premières versions du plan en avril 2012. Le plan engage cependant à ce point fondamentalement l'avenir de la mobilité que sa version finale doit absolument résulter d'un débat sociétal démocratique.

Si le Groupe SNCB est une des parties prenantes, le rail jouant un rôle majeur dans toute politique de mobilité durable, il estime que son rôle essentiel est de proposer des orientations, en se basant bien entendu sur sa propre vision, et, en tant que spécialiste du secteur, en soulignant les différentes réalités techniques constituant autant de contraintes dont il faut absolument tenir compte. Il s'aligne en outre et bien évidemment sur les dernières orientations données par le Ministre du Tutelle<sup>10</sup> en ce qui concerne le volume et l'échéancier des dotations publiques, ainsi que la répartition de la dotation au sein du Groupe SNCB (ce qui implique *de facto* une orientation dans la répartition par secteurs).

*...une proposition présentée clairement...*

La lisibilité du projet ne doit pas être limitée à un cercle restreint de techniciens, spécialistes du secteur ferroviaire. Un véritable débat, ouvert et démocratique, ne peut avoir lieu que si le plan proposé met clairement sur la table, pour l'ensemble des parties prenantes, les enjeux fondamentaux.

C'est la raison pour laquelle la présentation retenue est structurée de manière à faire apparaître de façon aussi claire et transparente que possible la relation entre :

- les objectifs poursuivis ;
- les grandes catégories de projets qui soutiennent ces objectifs ;
- et les moyens financiers correspondants.

*... avec un espace pour les autres parties prenantes,...*

Ce document est bien présenté comme la proposition de plan du Groupe SNCB. Si des réorientations dans l'utilisation des moyens de financement doivent être opérées, il faut bien garder à l'esprit que de nombreux projets sont actuellement déjà engagés. En outre, il faut aussi souligner que le fait qu'un projet n'est pas engagé n'enlève rien à la priorité qui doit lui être accordée. Certains investissements ont en effet un caractère incontournable et sont à considérer comme indispensables à la simple poursuite de l'opérabilité du système ferroviaire et à sa sécurité.

*... en particulier les Régions.*

Par ailleurs, la Déclaration de Politique Générale du Gouvernement Fédéral ouvre une voie supplémentaire via le cofinancement proposé aux Régions :

---

<sup>10</sup> Courrier du Ministre de Tutelle du 18 octobre 2012.

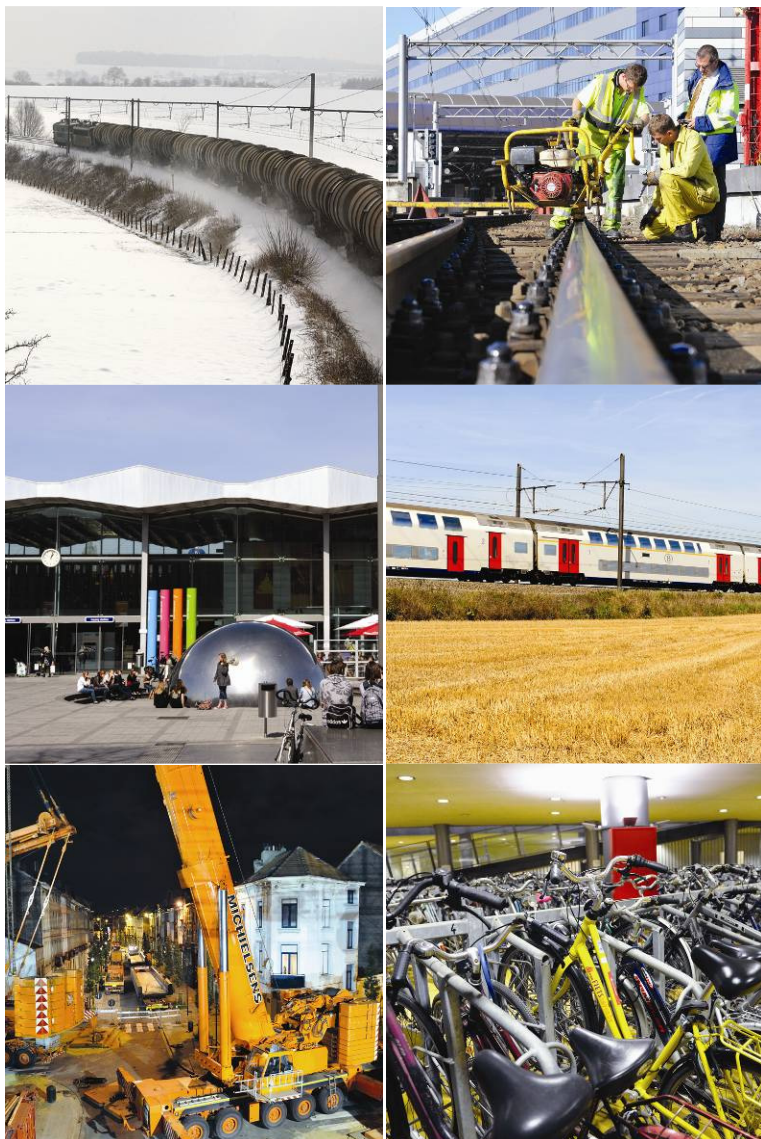
*« ... après que le fédéral ait adopté un plan d'investissement pluriannuel doté de financements suffisants et respectant la clé 60/40, les Régions pourront apporter un financement additionnel pour l'aménagement, l'adaptation ou la modernisation des lignes de chemin de fer. Ce financement additionnel des Régions devra respecter une proportionnalité par rapport au financement fédéral. Cette proportionnalité sera fixée par un accord de coopération obligatoire entre le fédéral et la ou les Régions concernées, lequel conditionnera donc le financement additionnel régional. »*

Afin de laisser cette voie réellement ouverte, le cadre financier global dans lequel s'inscrit le plan a réservé des montants que le fédéral pourra affecter :

- comme part fédérale pour les cofinancements avec les Régions ;
- pour le désengorgement de Bruxelles ;
- pour des projets prioritaires en Flandre et en Wallonie.







### 3 Le plan proposé

---

## 3.1 La vision en matière de transport

---

### 3.1.1 Pour les voyageurs

L'étude d'orientation stratégique qui a été réalisée, conformément aux prescriptions des contrats de gestion, a défini les contours du paysage futur dans lequel évoluera le transport de personnes en Belgique entre 2020 et 2030, en développant ce qui devrait être une réponse adéquate de l'offre ferroviaire aux évolutions probables de la demande de mobilité : une exploitation plus efficiente, permettant de transporter plus de voyageurs, dans de meilleures conditions (temps, fréquence, correspondances, ponctualité) et cela pour un coût par voyageur.km plus faible qu'actuellement.

Une synthèse de cette étude d'orientation stratégique est reprise dans les fiches.

Ce sont donc bien des prévisions de demande cohérentes et solidement étayées qui ont été utilisées pour dimensionner l'offre ferroviaire future en prenant en compte d'une part les perspectives sociodémographiques publiées (Bureau fédéral du Plan) et la poursuite des tendances d'évolution des comportements de mobilité, et d'autre part, tant les évolutions actuellement planifiées de l'offre de transport que le déploiement d'une offre de transport public améliorée, ainsi que l'augmentation du coût d'usage de la voiture particulière (fiscalité, redevance d'usage, tarification du stationnement,...) comme conséquence de la raréfaction du pétrole et des objectifs de réductions des émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre.

Même si des simulations techniques de plans de transport soutiennent la spécification des besoins à long terme, les incertitudes sur les évolutions des chantiers d'infrastructure, de la répartition exacte de la demande (géographiquement ou dans le temps),... sont telles que la présentation de ces simulations dans le cadre d'un plan d'investissement à très long terme n'aurait que très peu de sens.

### 3.1.2 Pour les marchandises

Le secteur du transport ferroviaire des marchandises est maintenant entièrement libéralisé. Les leviers politiques actionnables en matière d'investissement concernent essentiellement les infrastructures et l'adaptation de celles-ci, ainsi que leur développement, constituent une condition préalable indispensable au transfert modal de la route vers le rail.

Pour le reste, l'évolution du secteur réagira en fonction des lois du marché, elles-mêmes soumises à divers mécanismes de régulation (cadre juridique, fiscalité, redevances d'infrastructure,...).

Malgré les nombreuses inconnues, Infrabel a étudié les perspectives à long terme pour les flux potentiels de marchandises et ainsi identifié un certain nombre d'éléments critiques du réseau (capacité des nœuds, des lignes, types d'infrastructure, conflits avec les flux de transport des voyageurs, etc.) appelant des adaptations indispensables.

Dans une perspective de croissance modérée du trafic de voyageurs, les adaptations sur lignes mixtes peuvent être considérées comme déjà lancées (mise à 4 voies de la L50A entre Bruxelles et Gand, 3ème voie sur la L51, etc.)

Le développement des corridors transeuropéens de fret nécessite aussi une attention pour l'accès aux ports et tout spécialement le 2<sup>ème</sup> accès au port d'Anvers, le Rhin d'Acier, des voies d'évitement pour trains de 750m le long du Corridor C, etc.

La situation spécifique du fret ferroviaire en Belgique est à prendre en compte pour la définition des plannings comme évoqué au chapitre 4.

### 3.1.3 Financement de l'exploitation

Ce sont les charges d'exploitation des opérateurs qui sont le plus directement en relation avec l'augmentation des volumes transportés. Même si certains éléments de coût sont relativement fixes, d'autres sont en effet quasi proportionnels au nombre de trains-km (par exemple l'énergie, les redevances d'infrastructure, la maintenance ou le personnel roulant).

Le Groupe SNCB considère cependant qu'un effort réaliste pour améliorer l'efficacité au niveau de l'ensemble du Groupe (notamment en profitant de certains effets d'échelle), combiné avec les nouvelles recettes apportées par la croissance de la clientèle devrait suffire à terme pour couvrir la croissance des charges d'exploitation si du moins le niveau des dotations d'exploitation se maintient.

---

## 3.2 Cadre financier

---

### 3.2.1 Contexte général

Le cadre financier décrit ici et qui a servi de base à l'élaboration de la proposition de plan n'est pas complet en ce sens qu'il ne reprend, pour certaines composantes potentielles (par exemple pour le financement via la Commission Européenne), que les financements obtenus ou quasi assurés.

A ce titre, la Déclaration de Politique Générale du Gouvernement Fédéral invite à activer les différents leviers disponibles :

*« Le Gouvernement mènera une politique ferroviaire ambitieuse. Il veillera au développement des corridors européens de fret et passagers. Pour ce faire, il s'inscrira dans la recherche des financements européens RTE-T (réseau transeuropéen de transport). »*

Certaines sources de financement par des pouvoirs locaux ou d'autres tiers publics (par exemple les sociétés régionales de transport) dans le cadre de projets incluant le développement des fonctionnalités d'intermodalité, ne sont par ailleurs reprises dans le plan que dans la mesure où elles résultent de certains types d'accords déjà conclus ou en voie de l'être avec l'entité concernée.

Les montants retenus pour le financement par des fonds propres sont très limités et concernent essentiellement, sauf pour Infrabel, des activités sortant du cadre des missions de service public (par exemple le transport international des voyageurs ou les concessions commerciales dans les gares).

Toute utilisation de fonds propres ne peut s'envisager que par une approche globale de la situation financière du Groupe SNCB. Les problèmes de maîtrise de la dette ainsi que l'utilisation éventuelle de fonds propres pour des activités de service public seront traités lors du renouvellement des contrats de gestion ou des avenants à ces contrats.

Différentes autres sources de financement auxiliaires sont également nécessaires au financement du plan dans son ensemble et seront présentées au point 5.

### 3.2.2 L'intervention du fédéral

*Remarque : l'annexe 2 détaille par année, par entreprise, par origine, etc. les différentes sources de financement évoquées ici.*

Les principales sources de financement direct des investissements par le fédéral sont actuellement la dotation de base pour investissement et le Fonds RER.

L'ambition du Gouvernement concernant le développement du rail se concrétise, du point de vue budgétaire, dans les deux principes suivants retenus pour le financement des investissements, conformément au cadre financier fixé par le Ministre de Tutelle dans son courrier du 18 octobre 2012 :

- les moyens continueront à évoluer selon un mécanisme de croissance annuelle similaire à celui du plan 2001-2012;
- dès que le Fonds RER cessera d'être alimenté, cette contribution de l'Etat sera réorientée vers la dotation de base et permettra notamment de faire face aux importants besoins de financement devenus alors nécessaires pour les investissements relatifs à la sécurité ferroviaire, avec en particulier le déploiement de l'ETCS.

Cependant, pour des raisons budgétaires, l'ensemble de ces deux sources de financement sera stabilisé en 2013 et 2014 au niveau de 2012, pour croître ensuite à un rythme plus soutenu, jusqu'en 2025.

Ainsi, les montants affectés par le fédéral aux investissements ferroviaires, exprimés en M€<sub>2012</sub>, évolueront comme suit<sup>11</sup> :

2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Total
1.633	1.633	1.689	1.746	1.802	1.859	1.915	1.972	2.028	2.085	2.141	2.198	2.254	24.955

Ces montants comprennent encore l'alimentation du Fonds RER en 2013 et 2014 pour un total de 410 M€<sub>2012</sub>.

<sup>11</sup> À noter que ces montants n'intègrent pas les redevances pour les PPP, qui font maintenant l'objet d'une dotation spécifique dans les budgets de l'Etat.

En outre, il faut aussi tenir compte des éléments suivants pour ce qui concerne les moyens d'origine fédérale utilisables sur la période couverte par le plan :

- des mesures prises par le Gouvernement fédéral dans le cadre de l'élaboration des budgets de l'Etat (conclave de décembre 2011) imposent une réduction des dotations de 70 M€<sub>2013</sub> en 2013 et de 100 M€<sub>2014</sub> en 2014. Le groupe SNCB a décidé de faire porter l'entièreté de ces réductions sur la dotation fédérale pour investissements ;
- dès lors que des retards dans les investissements 2012 ont entraîné un report de travaux en 2013 et que ces travaux ont bien été réinscrits dans le plan, le solde de la dotation 2012 non utilisé compte également comme moyen de financement du plan ;
- le solde du Fonds RER fin 2012 (de l'ordre de 370 M€<sub>2012</sub>) sera utilisé en début de période 2013 – 2025 pour le financement des infrastructures RER.

Lors du conclave budgétaire de novembre 2012, le Gouvernement Fédéral a prévu des réductions supplémentaires (par rapport à ce qui était prévu lors du conclave de décembre 2011) des dotations du Groupe SNCB. Ces dernières réductions n'ayant pas été précisées avant la finalisation de ce document, elles ne sont donc pas encore intégrées.

A l'intérieur de l'enveloppe envisagée, il convient de réserver :

- les montants nécessaires au financement de l'implémentation de l'ETCS sur le matériel roulant et sur le réseau ;
- les montants à affecter à la couverture des engagements financiers ;
- les montants pour appeler les cofinancements avec les Régions, le désengorgement de Bruxelles et des projets prioritaires en Régions Flamande et Wallonne.

### 3.2.2.1 Financement de l'ETCS

Afin de garantir que l'implémentation de la technologie ETCS ne souffre aucun retard dans son déploiement par suite d'un éventuel manque de financement, une réservation prioritaire de moyens est prévue dans le plan. A cette fin, un Fonds *ad hoc* (à hauteur de ~ 2,8 G€<sub>2012</sub>) matérialisant cette réservation au sein de l'enveloppe globale de la dotation de base a été créé.

Ce fonds couvrira :

- l'achèvement de l'installation de la « TBL1+ » sur le réseau ;
- le déploiement du système ETCS sur l'infrastructure ;
- la concentration des cabines de signalisation ;
- des adaptations de matériel roulant.

Il faut noter que le système ETCS nécessitera aussi d'autres investissements, repris dans le « Master plan ETCS », à financer par la dotation de base. Il s'agit principalement du remplacement anticipatif de matériel roulant ne pouvant être, pour des raisons technico-économiques, adapté à la technologie ETCS. Les fiches détaillent l'ensemble des implications de l'ETCS pour les infrastructures et le matériel roulant.

### 3.2.2.2 Couverture des engagements financiers

L'annexe 3 décrit la nature des engagements pris au cours des dernières années en matière d'investissement, avec notamment la couverture par des dotations d'exploitation spécifiques des redevances de disponibilité à payer pour le Liefkenshoek et le Diabolo, le financement du matériel RER,....

Les seuls engagements couverts par la dotation d'investissement de base concernent les prélèvements destinés au remboursement des emprunts contractés pour les SPV (« Special Purpose Vehicle ») chargés du préfinancement de certains projets.

Selon les estimations actuelles, établies sur base des derniers états d'avancement disponibles des travaux financés par les SPV, les prélèvements mobiliseraient 403 M€<sub>2012</sub> sur la période 2013 - 2025.

### 3.2.2.3 Montants réservés pour les projets prioritaires et pour le cofinancement avec les Régions

Pour permettre la concrétisation de la volonté exprimée par le Gouvernement de cofinancer certains projets d'infrastructure avec les Régions, un montant de l'ordre de 500 M€<sub>2012</sub> est spécifiquement réservé à cette fin.

Si ce montant peut en première instance paraître limité en regard de l'enveloppe globale, il faut tout de même souligner que celle-ci couvre d'une part des investissements incontournables (sécurité, renouvellement,...) et d'autre part l'ensemble des secteurs (infrastructures mais aussi matériel roulant, gares et parkings, engagements financiers, logistique, etc.).

De plus, dépendant des accords qui seront conclus, les projets cofinancés atteindront bien entendu une valeur supérieure à celle de l'enveloppe réservée par le fédéral.

En outre, un montant d'environ 1.500 M€<sub>2012</sub> est toujours non affecté et tenu en réserve pour :

- le désengorgement de Bruxelles
- des projets prioritaires en Flandre et en Wallonie, à définir en concertation avec ces Régions

Ces deux réservations de moyens (pour un total de ~ 2 G€<sub>2012</sub>) ne sont pas détaillées dans la présente proposition de plan, dès lors qu'elles doivent encore faire l'objet d'un consensus politique et sociétal

A noter qu'une partie des projets envisageables dans le cadre de ces montants réservés sont très certainement éligibles pour un financement partiel par des fonds européens. Il s'agit en particulier de projets visant le désengorgement de Bruxelles ou l'amélioration des réseaux de transport européens.

### 3.2.3 Répartition entre régions

Le plan a été établi en prenant comme hypothèse la continuité des principes appliqués jusqu'à présent pour la répartition régionale des investissements, notamment le respect d'une clé de répartition, pour les investissements localisés dans ces deux Régions, de 60 % en Région Flamande et 40 % en Région Wallonne.

L'annexe 4 décrit les modalités d'application de cette clé de répartition.

Les termes de l'accord de coopération à conclure entre le fédéral et la ou les Régions concernées par les cofinancements et les projets prioritaires ne sont bien entendu pas encore connus, en particulier la répartition année par année des charges à prendre en considération dans le calcul de l'équilibre régional.

Cet impact potentiel n'est donc pas intégré dans le plan et nécessitera l'adaptation de la planification de certains projets mais le Groupe SNCB présente un plan qui pour sa part respecte globalement et année par année la répartition 60/40.

---

### 3.3 Les concepts généraux

---

Afin d'en améliorer la lisibilité et la transparence, le plan proposé est structuré selon quelques grands axes couvrant autant d'objectifs fondamentaux :

- la sécurité, comprenant notamment le master plan pour le déploiement de l'ETCS ;
- la mobilité, avec le RER, la grande vitesse et la mobilité « classique » ;
- les fonctions de support et les autres investissements et les réserves.

L'axe « mobilité » regroupe les investissements nécessaires au renouvellement / à l'amélioration du service des trains et ceux destinés à adapter la capacité ou les fonctionnalités de la chaîne de transport à la croissance attendue de la demande et à ses mutations structurelles et qualitatives.

Si la sécurité est bien une des composantes de la mobilité, sa mise en avant correspond à la volonté du Groupe SNCB de lui accorder le plus haut niveau de priorité et de respecter ainsi les engagements pris devant le Parlement.

Les investissements destinés au renouvellement et/ou à l'amélioration du système ne sont pas formellement distingués. Dans la grande majorité des cas, en effet, les investissements motivés par des exigences de renouvellement sont l'occasion d'apporter des améliorations significatives des aspects qualitatifs des composants ainsi renouvelés.

Le traitement distinct des investissements pour les fonctions de support ne signifie certainement pas qu'ils doivent être considérés comme moins importants. Le système ferroviaire est un outil industriel complexe et son organisation et sa logistique conditionnent fondamentalement sa performance économique et la fiabilité de son fonctionnement.

Les projets ou groupes de projets présentés ici sommairement sont généralement exposés de façon plus détaillée dans des fiches développant les objectifs poursuivis et précisant le contenu des projets, le planning, les moyens financiers, etc.

---

### 3.4 Synthèse des projets proposés

---

Le schéma ci-après permet une visualisation extrêmement schématique et résumée de l'ensemble des investissements physiques du plan proposé par le Groupe SNCB.



Sécurité		Investissements physiques - Total : 25.987 M€2012	
ETCS-Equipement de l'infrastructure : 2.236	Cabines de signalisation : 449	Suppr./sécur.passages à niveau : 334	
ETCS-Adaptation du matériel roulant : 539	TBL1+ : 94	Divers : 15	
ETCS-Remplacement de matériel roulant : 1.360	Renouvellement GSM-R : 48	Sécurisation infra et BCP : 153	
[Partiellement] financé par le Fonds ETCS			
Mobilité		Adaptation à la croissance	
Renouvellement / Amélioration			
RER		95 automotrices Desiro RER : 198 Infrastructures : 1.123	
TGV	Lignes grande vitesse : 100 Mid-life matériel roulant TGV : 34	Lignes grande vitesse : 90	
Classique	Les trains	230 automotrices : 85 Modernisation matériel existant : 328 Grandes révisions et adaptations diverses matériel roulant : 348	450 voitures : 780 210 automotrices Desiro classiques : 576 Acquisition 50 light trains : 310 Extension de capacité - Divers : 0 53.000 places assises : 1.110
	Le réseau	Voie : 2.177 Ouvrages d'art : 426 Signalisation : 1.125 Caténaire : 924	ECFM : 435 Bâtiments techniques : 51 Informatique : 300 Modernisation axe 3 Brux.-Lux. : 525
	Intégration de la chaîne de mobilité	Gares et points d'arrêt : 1.215 Parkings : 98 Nouvelles technologies au service du voyageur : 365	Security : 52 Gares et points d'arrêt : 855 Parkings : 358 Nouveaux services : 63
Logistique (industrielle et administrative)		Autres	
Ateliers et équipements de maintenance et de contrôle : 1.107		Charroi automobile : 34	Divers : 47
Informatique et télécommunication : 510		Bâtiments de service et de bureau : 325	
		Patrimoine historique : 24	
		<b>Réserves : 1.966</b>	

### 3.4.1 Sécurité

Ce volet comprend tout d'abord la réalisation du master plan pour le déploiement de l'ETCS avec 2 composantes essentielles : les installations fixes et l'équipement ou le remplacement de matériel roulant. Ce master plan doit être considéré comme un tout et sa mise au point a fait l'objet d'une étroite concertation afin d'optimiser les résultats en matière d'amélioration de la sécurité d'exploitation. Il sera en partie financé par le « Fonds ETCS ».

D'autres investissements importants sont également prévus afin d'améliorer la sécurité. Il s'agit principalement des projets repris ci-après.

- La suppression et/ou la sécurisation des passages niveaux, ceux-ci étant à l'origine de nombreux accidents mortels.
- Le renouvellement du GSM-R (réseau de télécommunication spécifique des chemins de fer), condition nécessaire au fonctionnement de l'ETCS niveau 2.
- La concentration des cabines de signalisation est un projet largement entamé, dont le planning est étroitement lié à celui de l'ETCS. Il doit permettre non seulement une amélioration de la sécurité mais également une réduction très importante des coûts de gestion du réseau.
- L'adaptation de la procédure de départ des trains de voyageurs.

- Le BCP (« Business Continuity Plan ») et la sécurisation de diverses infrastructures ont pour objectifs d'assurer la continuité du service ferroviaire et d'en garantir la sécurité d'exploitation même en cas d'incidents graves.

### 3.4.2 Mobilité – RER

Ce projet représentera une extension très importante des capacités de transport vers et dans la capitale avec, pour ce qui concerne les investissements, le renforcement (passage de 2 à 4 voies) des lignes accédant à Bruxelles, la construction de parkings, l'adaptation de gares et la création de nouveaux points d'arrêt dans la zone desservie et la mise en service de matériel moderne supplémentaire.

Les investissements pour ce projet ont bien entendu déjà été décidés de longue date et sont en phase d'exécution.

### 3.4.3 Mobilité – Grande vitesse

Le réseau grande vitesse de frontières à frontières est maintenant opérationnel. Deux postes importants restent inscrits dans le plan :

- l'achèvement de l'adaptation des infrastructures sur la ligne entre Bruxelles et les Pays-Bas ;
- la rénovation à mi-vie du matériel roulant.

### 3.4.4 Mobilité classique – Les trains

#### 3.4.4.1 Mise en service de nouveau matériel roulant

Des très grosses commandes de matériel roulant (surtout automotrices « Desiro », similaires à celles prévues pour le RER<sup>12</sup>), les plus importantes jamais placées par les chemins de fer belges, sont actuellement en cours d'exécution.

Un programme très ambitieux de renouvellement et d'accroissement des capacités de transport, résumé dans le tableau ci-dessous, est inscrit dans le plan et inclut l'acquisition de « light trains » pour la desserte de lignes peu fréquentées.

Objectif de base	Matériel envisagé
Remplacement de matériel ancien non adaptable <sup>13</sup> à l'ETCS	155 locomotives 80 automotrices triples 49 voitures équipées de poste de conduite
Renouvellement et amélioration du matériel existant	230 automotrices 450 voitures
Adaptation de la capacité de transport à l'évolution de la demande	210 automotrices « Desiro » (en cours, 58.800 places) 151 automotrices (53.000 places, sur base d'automotrices triples double étage) 50 « Light trains » (15.500 places)

<sup>12</sup> Le choix d'un matériel roulant similaire pour le RER et les services classiques (automotrices « Desiro ») doit permettre une meilleure optimisation de son utilisation, plus de souplesse dans la mise en service progressive des services RER ainsi que des économies d'échelle dans le secteur de la maintenance

<sup>13</sup> L'adaptabilité du matériel ne relève pas des seuls aspects techniques mais tient compte du fait qu'il ne serait pas économiquement justifié d'investir des montants importants pour du matériel dont la durée de vie résiduelle est limitée

La subdivision par « objectif de base » n'est pas à prendre au pied de la lettre. En effet, quel qu'en soit le motif, tout remplacement d'ancien matériel :

- entraîne une amélioration significative du confort des voyageurs et de la fiabilité de l'exploitation (et donc de la ponctualité des trains) tout en réduisant les charges de maintenance et la consommation d'énergie ;
- constitue une opportunité pour accroître la capacité de transport en passant d'un matériel à simple niveau à du matériel à deux niveaux (voitures ou automotrices double étage).

Il en va de même pour la répartition par type de matériel (automotrices ou voitures avec locomotive, matériel simple ou double étage) devant répondre avant tout à des objectifs d'optimisation de l'organisation de l'exploitation.

#### **3.4.4.2 Modernisation du matériel existant**

Le programme de modernisation du matériel porte principalement sur une série de 183 automotrices (139 de type « Break » - constituées de 3 voitures - et 44 de type « Quadruples » - constituées de 4 voitures).

Ce matériel étant encore en bon état du point de vue technique, l'objectif premier de ces modernisations est de relever les standards de confort, permettant ainsi une prolongation de la durée de vie commerciale.

Afin de mieux maîtriser l'utilisation de l'énergie, la SNCB prévoit d'équiper le matériel de traction de compteurs d'énergie.

#### **3.4.4.3 Grandes révisions et adaptations diverses**

Ce poste couvre les opérations de maintenance lourde (à mi-vie) du matériel roulant<sup>14</sup> ainsi que diverses adaptations à y apporter. Certains détails relatifs à ces adaptations sont repris dans les fiches mais, même s'il est certain que des moyens continueront à être nécessaires, leur affectation précise ne peut évidemment être décrite actuellement.

### **3.4.5 Mobilité classique – Le réseau**

#### **3.4.5.1 Renouvellement / Amélioration**

Ces investissements de renouvellement et d'amélioration du réseau ont pour objectif de maintenir l'infrastructure de base dans un état permettant de rencontrer un des objectifs fondamentaux du Groupe SNCB, à savoir la ponctualité des trains.

Les composants ont en effet des durées de vie limites au-delà desquelles leur fiabilité ne peut plus être garantie même en augmentant l'importance et la fréquence des opérations de maintenance, par ailleurs fort coûteuses.

Si ces renouvellements constituent donc une condition pour la continuité de l'opérabilité du réseau et l'amélioration de sa fiabilité, ils contribuent également à en garantir la sécurité d'exploitation. Si l'accident de Buizingen a mis en lumière l'importance déterminante des systèmes de signalisation pour la sécurité, d'autres composants techniques, tels que la voie, les organes de roulement et de freinage des trains, méritent autant d'attention dans le cadre d'une approche globale de la sécurité ferroviaire.

<sup>14</sup> Ces opérations sont à considérer comme des investissements en application des normes comptables IFRS

L'évaluation des besoins futurs, qui a été proposée par les spécialistes du Groupe SNCB et dont les principes généraux sont résumés ci-après par type de composants, a été soumise à une analyse pour seconde opinion de l'Ecole Polytechnique de Lausanne qui a confirmé la pertinence des propositions.

Les moyens prévus permettent non seulement de préserver le fonctionnement normal de l'ensemble du réseau (situation conforme au niveau historique de renouvellement), mais également d'envisager une amélioration substantielle de qualité sur le réseau principal pour tendre vers un idéal zéro-défaut. Cette amélioration contribuera significativement à une meilleure ponctualité des circulations.

#### *Voie*

Le renouvellement de la voie, des aiguillages, des passages à niveau (hors équipements de protection) est un processus dont la continuité joue un rôle essentiel pour la sécurité et la qualité des circulations de trains. Les besoins sont définis sur base d'une politique visant à optimiser l'ensemble des coûts d'investissement et d'exploitation.

#### *Ouvrages d'art*

Le réseau ferroviaire belge compte actuellement près de 12.000 ouvrages d'art (ponts, tunnels, murs, parois rocheuses, clôtures, passerelles,...). L'évaluation des besoins d'investissements à long terme nécessaires au renouvellement des ouvrages d'art est déterminée, en théorie, par la fixation d'un pourcentage annuel moyen de la valeur totale du parc d'ouvrages d'art, valeur actualisée estimée à près de 7 milliards d'euros.

#### *Signalisation*

Les investissements envisagés pour la signalisation répondent à un triple objectif : sécurité, fiabilité et disponibilité des infrastructures. Les renouvellements à réaliser sont donc guidés par l'inventaire des installations : celles qui atteindront leur limite de vie au cours de la période 2013-2025 doivent être renouvelées afin de pérenniser le bon fonctionnement du réseau.

#### *Caténaire – Alimentation électrique des trains*

La politique d'investissement pour la caténaire se base avant tout sur l'âge des ses composants et implique, pour répondre à un idéal du type zéro-défaut, soit une ré-électrification complète (après 60-70 ans), soit un renouvellement systématique de certains éléments à mi-vie.

Les besoins en investissement du système d'alimentation électrique des trains concernent aussi les sous-stations de traction, les postes de sectionnement, et la télécommande en temps réel de cet ensemble complexe d'installations. Les équipements de télécommande actuels, multiples, non standardisés et obsolètes, doivent être remplacés par un système unique.

#### *Eclairage, chauffage et force motrice*

Il s'agit des équipements pour les services d'utilité générale tels que l'éclairage, diverses installations de gare, les ascenseurs et escalators, le chauffage des aiguillages ou encore certains freins de voie ainsi que les postes d'alimentation à haute tension (hors traction). Les besoins d'investissements nécessaires au renouvellement de ces équipements découlent notamment d'obligations légales et réglementaires, en constante évolution.

*Télécom - infrastructure*

Ces 30 dernières années ont vu les nouvelles technologies de l'information intégrer de plus en plus rapidement le métier ferroviaire. Le fonctionnement de l'infrastructure, principalement de la signalisation ferroviaire, requiert le transfert permanent d'un volume important de données passant par le réseau de fibres optiques. Le réseau Telecom et ses hubs (y compris les data centers) doivent s'adapter en permanence à l'augmentation exponentielle des données IT à gérer et à transférer. L'évaluation des besoins d'investissement de base pour les télécoms se fonde essentiellement sur l'inventorisation des équipements arrivés en fin de vie, sur la période 2013-2025. L'utilisation de la technologie IP va permettre de remplacer les technologies classiques, obsolètes et coûteuses, utilisées notamment dans les domaines de la signalisation et de la téléphonie opérationnelle. Des technologies de type MPLS renforceront la politique de sécurité et de confidentialité (exigence notamment pour le gestionnaire de l'infrastructure).

*Axe 3 – Bruxelles- Luxembourg*

Démarré en 2007, le programme de modernisation de l'axe Bruxelles-Luxembourg (Axe 3) est un programme intégré couvrant le renouvellement complet des différents composants techniques des infrastructures ferroviaires des lignes 161 et 162, depuis le sud d'Ottignies jusqu'au point frontière de Sterpenich.

L'objectif du projet consiste à porter la vitesse de référence de la ligne à 160 km/h en vue de permettre des gains sur les temps de parcours entre la gare de Bruxelles-Luxembourg et la frontière grand-ducale.

*Réseau 0 défaut*

Au-delà du scénario BASIC, le mécanisme de rattrapage de financement permet de porter, à partir de 2022, un certain nombre de lignes, en Flandre, à un niveau de qualité correspondant à l'idéal zéro défaut, tel que défini dans le projet initial du plan pluriannuel d'investissement d'Infrabel

**3.4.5.2 Adaptation des capacités du réseau**

Dans le présent plan, les améliorations apportées à la capacité du réseau portent surtout sur la mise à fruit des chantiers lancés, notamment dans le cadre du RER et du TGV pour les services voyageurs ou de divers autres projets pour le secteur des marchandises.

Ces adaptations permettent de supporter la croissance du trafic voyageurs envisagée et du trafic marchandises annoncé par le Bureau fédéral du Plan, compte tenu de la situation spécifique du fret en Belgique, et ce dans le cadre d'une trame générale des dessertes globalement inchangée par rapport à la situation actuelle. Des perspectives nouvelles peuvent aussi être envisagées dans le cadre de projets faisant l'objet d'un cofinancement par les Régions (voir chapitre 4).

Certaines orientations pourraient devoir être revues pendant la période du plan pour tenir compte des perspectives post 2025.

**3.4.5.3 Bâtiments techniques**

Les bâtiments et locaux techniques abritent tous les systèmes, équipements et matériaux nécessaires au bon fonctionnement du réseau et à son entretien, mais ne sont pas destinés à être occupés en permanence par du personnel<sup>15</sup>.

<sup>15</sup> Il ne s'agit donc pas d'ateliers, de bâtiments de service, de bureaux, etc.

L'évaluation des besoins est basée sur l'analyse de la situation actuelle et l'application de standards pour le renouvellement des différents composants tout en tenant compte de l'évolution du cadre législatif.

#### 3.4.5.4 Gestion du trafic

Le programme « Evolution Traffic Management » est destiné à assurer la continuité de la suite Artemis, outil actuel de la gestion du trafic et la maintenance évolutive des systèmes issus du « New Traffic Management ». Les budgets pour l'informatique opérationnelle ou de gestion sont quant à eux intégrés directement dans les budgets des programmes d'investissement auxquels ils se rapportent.

#### 3.4.6 Mobilité classique – Chaîne de mobilité intégrée

Remarque préalable : ce volet est surtout abordé par thème, ceux-ci étant généralement transversaux et intégrés dans plusieurs projets bien spécifiques, notamment pour les gares et les parkings.

Le train et le réseau constituent évidemment la base du transport ferroviaire et la performance et la qualité de ce maillon constituent une condition sine qua non pour le développement du rail.

C'est cependant la chaîne de valeur globale, perçue par le voyageur pour l'ensemble de son déplacement, qui conditionnera ses choix en matière de mobilité. Le Groupe SNCB ne maîtrise bien entendu pas tous les éléments de cette chaîne de valeur, et tous ne relèvent pas du domaine des investissements, mais il doit certainement agir pour rencontrer les attentes du voyageur en dehors du transport ferroviaire stricto sensu.

Les simples besoins de renouvellement des infrastructures des gares, parkings, etc., leur adaptation pour répondre à la législation ou aux objectifs de développement durable, notamment en matière d'économie d'énergie, nécessiteront à eux seuls des ressources importantes. Le Groupe SNCB veut pourtant aller plus loin pour offrir une véritable amélioration de la chaîne de mobilité.

#### *La valeur accordée au temps*

En matière de déplacements, le temps représente naturellement un facteur clé dans l'appréciation du voyageur. Et il ne s'agit pas seulement du temps de base mais aussi de sa fiabilité et de sa prévisibilité dont le positionnement apparaît clairement au vu de l'importance accordée à la ponctualité.

La réduction du temps de parcours strictement ferroviaire et sa fiabilité nécessitent des investissements considérables et c'est à l'aune des ressources qui y sont consacrées qu'il faut évaluer l'intérêt d'investissements en amont et en aval.

Pour ne citer que deux exemples :

- l'intégration des gares dans les villes, en particulier leur accessibilité par les autres modes de transport, réduit la durée totale du déplacement ;
- une capacité suffisante des parkings, proches ou intégrés aux gares, permet non seulement un gain de temps mais aussi, en évitant la recherche d'une hypothétique place de stationnement, assure une meilleure régularité.

### *Des standards qualitatifs évolutifs*

L'équipement des terminaux ferroviaires doit être adapté à l'évolution des standards de la société en matière de fonctionnalités, de commodités, etc. Alors qu'une telle situation était courante de par le passé, le voyageur ne conçoit par exemple plus une gare d'une certaine importance sans escalators pour l'accès aux quais. Des investissements importants sont également indispensables pour améliorer et étendre à un plus grand nombre de gares, une accessibilité optimale pour les personnes à mobilité réduite.

### *La technologie au service du voyageur*

Tout au long de la chaîne, le voyageur doit pouvoir profiter des facilités rendues possibles par le développement des nouvelles technologies. C'est ce qui justifie les investissements proposés pour les systèmes de planification multimodale, de vente – avec des investissements importants pour de nouveaux automates de vente – et d'information avant et pendant le déplacement.

### *Jouer un rôle actif et ouvrir les gares à différents services*

Promouvoir le développement d'une mobilité durable requiert une approche volontariste et la prise d'initiatives destinées parfois à simplement amorcer un processus. C'est dans ce cadre que le Groupe SNCB envisage des investissements limités dans des projets de mobilité verte, généralement en partenariat avec d'autres acteurs, par exemple pour l'alimentation électrique des voitures, la mobilité partagée – vélo ou voiture,...

Par ailleurs, l'ouverture des gares à divers services, qu'ils soient commerciaux ou non, permettra au voyageur de rentabiliser son déplacement (ou d'éviter des déplacements supplémentaires).

### *La sécurité*

Un volet spécifique « Security » est par ailleurs inscrit dans le plan avec, par exemple, les systèmes de télésurveillance, la protection incendie,...

A noter que l'ouverture des gares à divers services contribue aussi de manière efficace à renforcer le contrôle social, améliorant ainsi le sentiment de sécurité et la sécurité elle-même.

## **3.4.7 Logistique industrielle et administrative**

Le système ferroviaire est un outil industriel lourd et complexe, intégrant des métiers, des technologies, des domaines d'activités, etc. très variés, interagissant entre eux et nécessitant une logistique et un support administratif et de gestion performants.

Le Groupe SNCB se caractérise par ailleurs par un haut niveau d'intégration verticale et d'internalisation des activités de support telles que, par exemple, la maintenance du matériel roulant ou d'équipements d'infrastructure, la gestion complète du personnel, etc.

Si ces activités bénéficient d'une visibilité moindre au regard des clients du rail ou plus largement des diverses parties prenantes, le Groupe SNCB tient néanmoins à souligner, pour certains de leurs aspects, l'importance capitale qu'ils occupent pour la performance de l'ensemble du système ferroviaire, qu'il s'agisse de sécurité, de qualité du service ou de productivité.

### 3.4.7.1 Ateliers et équipements de maintenance et de contrôle

La qualité de la maintenance des infrastructures et du matériel roulant a un impact décisif sur leur fiabilité et leur disponibilité. En matière de maintenance, c'est bien sûr avant tout la qualité des hommes et des femmes en charge de ces activités qui en conditionne le résultat. Encore faut-il qu'ils disposent d'installations et d'équipements performants, en ligne avec les standards industriels et ergonomiques actuels. La mise en service d'outils adaptés permet par ailleurs bien souvent une amélioration significative de la productivité.

Les investissements prévus concernent notamment les engins lourds, ateliers et centres logistiques pour l'infrastructure et diverses activités complémentaires (Facility Management, laboratoires,...).

Pour le matériel, de nouveaux ateliers seront construits à Melle, Kinkempois et Arlon, en remplacement de l'atelier central de Gentbrugge et des ateliers de ligne de Merelbeke, Kinkempois et Stockem. La mise en service de ces nouveaux ateliers permet d'éviter des investissements très importants rien que pour le maintien en état des installations existantes. Grâce à ces nouveaux ateliers, les opérations de maintenance pourront se dérouler de façon plus productive, ergonomique et favorable à l'environnement.

La maintenance ne se limite pas aux aspects techniques mais concerne également le nettoyage régulier des trains. La construction de six nouvelles installations de lavage (« car-wash »), plus économiques et écologiques, est programmée.

Des investissements sont également inscrits pour l'augmentation de la capacité des ateliers (afin de pouvoir assurer la maintenance du matériel roulant supplémentaire).

### 3.4.7.2 Bâtiments de service et de bureau

Le Groupe SNCB occupe de très nombreux bâtiments avec des destinations extrêmement variées (bâtiments de bureau ou de « service » tels que les « dépôts » avec salles de formation pour le personnel roulant, les centres médicaux, etc.). Il peut s'agir de locaux intégrés dans les gares elles-mêmes ou de bâtiments distincts mais ce qui caractérise certainement le plus ce parc immobilier, c'est sa très grande dispersion géographique et la disparité de ses affectations.

La politique de gestion se base bien entendu sur des objectifs classiques tels que le renouvellement des composants arrivés en fin de vie, l'adaptation à l'évolution des prescriptions légales (RGPT, RGIE), des normes de confort,... Les investissements prévus ont cependant maintenant de plus en plus les économies d'énergie et l'application de nouvelles techniques « vertes » comme objectifs.

### 3.4.7.3 Informatique et télécommunication

L'informatique est omniprésente, et cela de plus en plus, dans tous les secteurs et le ferroviaire ne fait certainement pas exception. De l'ETCS ou du GSM-R, jusqu'aux équipements de bureautique en passant par les systèmes de gestion du trafic ou la conduite des trains (comme le projet IDA pour le support des conducteurs de trains), tous les domaines reposent fondamentalement sur l'informatique et les télécommunications.

Une grande partie est bien entendu intégrée dans les divers projets décrits ci-dessus et ce poste spécifique concerne principalement les grandes architectures de support communes à l'ensemble des domaines ainsi que des applications de gestion.



Le développement des ERP<sup>16</sup> a nécessité un niveau d'investissements très élevé au cours de la période 2008-2012 du plan précédent et nécessite encore des investissements significatifs au cours les premières années de ce plan mais permet maintenant une réduction significative des besoins dans le domaine des applications de gestion à caractère général (finances, HR, achats, logistique,...).

#### **3.4.7.4 Charroi automobile**

Il s'agit des véhicules routiers, voitures, camionnettes, camions utilisés par divers services.

#### **3.4.7.5 Divers**

Ce poste reprend des investissements pour diverses activités de support au sein du Groupe SNCB telles que, par exemple, les services médicaux, les restaurants d'entreprise, les services généraux, l'environnement, la communication,...

### **3.4.8 Les autres secteurs**

#### **3.4.8.1 Préservation du patrimoine historique**

Les contrats de gestion du groupe SNCB prescrivent la préservation du patrimoine ferroviaire historique comme une des missions de service public. Cette obligation se concrétisera principalement par la construction d'un musée à Schaerbeek et la restauration d'anciens matériels.

#### **3.4.8.2 Réserves**

Il s'agit de montants non encore attribués spécifiquement à des projets, et qui sont réservés pour le désengorgement de Bruxelles, pour des projets prioritaires en Flandre et en Wallonie ou pour lancer un cofinancement avec les Régions (voir point 4).

---

<sup>16</sup> ERP : « Enterprise Resource Planning »



---

## 4 L'ouverture aux autres parties prenantes

---

Ce document constitue la proposition du Groupe SNCB et traduit sa volonté de jouer un rôle important dans la croissance attendue des besoins de mobilité durable tels que prévus par le Bureau fédéral du Plan répondant ainsi à l'ambition exprimée par le Gouvernement qui « dans le contexte d'une mobilité équilibrée pour tous, veillera à une politique ambitieuse pour le Groupe SNCB tout en réalisant la croissance souhaitée du nombre de voyageurs. » (extrait de la Déclaration de Politique Générale du Gouvernement Fédéral).

Une partie significative des ressources envisagées est déjà engagée ou, s'agissant d'investissements pour la sécurité, à considérer comme une priorité absolue. Cette situation a pour conséquence que la porte n'est effectivement pas grande ouverte à l'introduction dans le plan de nombreux nouveaux projets. Cependant un montant de ~ **1.500 M€<sub>2012</sub>**, réservé dans l'enveloppe fédérale, doit encore être attribué à des projets, en tenant compte des priorités des différentes Régions.

D'autres possibilités existent et certaines pourraient se concrétiser via des financements européens, la Commission et le Parlement européens ayant de grandes ambitions et prévoyant des budgets très importants pour le développement des grands réseaux, principalement ferroviaires. Rappelons à ce sujet que La Déclaration de Politique Générale du Gouvernement Fédéral prévoit que « Le Gouvernement mènera une politique ferroviaire ambitieuse. Il veillera au développement des corridors européens de fret et passagers. Pour ce faire, *il s'inscrira dans la recherche des financements européens RTE-T (réseau transeuropéen de transport).* »

Un mécanisme plus directement activable, via le cofinancement avec les Régions, est également prévu dans cette Déclaration de Politique Générale du Gouvernement Fédéral, « pour l'aménagement, l'adaptation ou la modernisation des lignes de chemin de fer. ». Afin de permettre une concrétisation effective de cette ouverture, un montant de ~ **500 M€<sub>2012</sub>** est réservé au sein des ressources fédérales envisagées pour le financement du plan. Ce montant, augmenté de la part apportée par les Régions, devrait permettre la réalisation d'un certain nombre de projets qu'elles considèrent comme prioritaires.

Le groupe SNCB continuera par ailleurs à rechercher des opportunités avec divers partenaires, publics ou privés, qui, dans le cadre d'un projet ferroviaire financé par le Groupe SNCB, par exemple l'aménagement d'une gare, sont disposés à participer financièrement à un projet plus large. Ce type de collaboration permet alors à chaque partenaire de mieux valoriser ses propres investissements.

Afin de pouvoir prendre en compte d'une part ces ressources financières complémentaires mais aussi et surtout l'évolution effective de la demande, par exemple dans le cas d'un taux de croissance supérieur à ce qui est prévu dans le scénario de référence du Bureau fédéral du Plan, un monitoring du plan d'investissement, permettant une mise à jour périodique, voire une réorientation, paraît indispensable.



---

## 5 Le financement et les projets inscrits dans le plan

---

Les montants sont exprimés en €<sub>2012</sub> en utilisant les taux d'indexation suivants.

2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
100,00%	104,010%	107,130%	110,344%	113,654%	117,064%	120,576%	124,193%	127,919%	131,757%	135,709%	139,781%	143,974%	148,293%

Pour 2013 il s'agit du taux effectivement appliqué pour le calcul des dotations et, pour les années suivantes, on a retenu l'hypothèse d'une indexation de 3 % par an. Ces taux sont notamment utilisés pour la désindexation de montants fixes exprimés en € courants.

*Remarque : certaines charges, par exemple les redevances pour les PPP, sont soumises à des mécanismes d'indexation spécifiques.*

\* \* \* \* \*

Ce chapitre est consacré à la description détaillée des projets inscrits dans le plan et des financements envisagés ainsi qu'à la mise en relation entre projets et financements.

Il aborde aussi la comparaison globale avec la version précédente du plan (V1.1 d'avril 2012).

Il convient de distinguer 2 visions possibles du plan :

- une vision « physique » décrivant les investissements qui seront réellement réalisés pendant la période couverte par le plan ;
- une vision « financière » représentant, pour la période couverte par le plan, les charges liées au financement des investissements.

Le tableau ci-dessous donne quelques exemples des distinctions à faire.

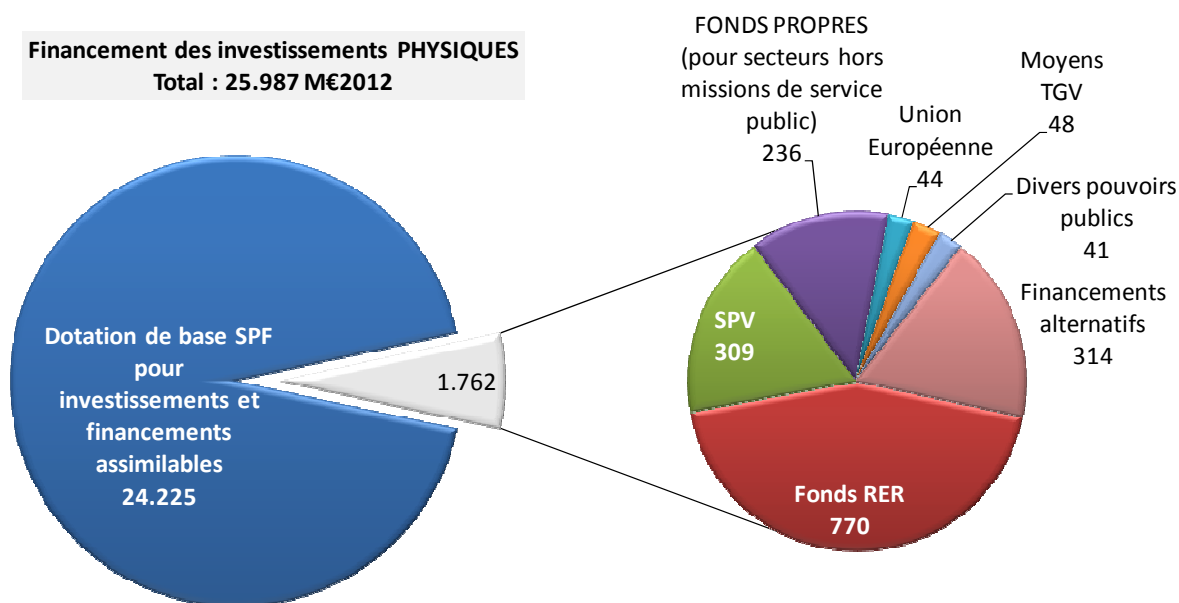
Technique de financement	Vision « physique »	Vision « financière »
Investissements financés par les SPV	Coût des travaux réellement effectués de 2013 à 2025	Remboursement des emprunts contractés par la SNCB-Holding pour les SPV de préfinancement
PPP (Diabolo)	Néant (les travaux à charge du partenaire privé sont terminés)	Redevances de disponibilité à payer chaque année.
Leasing matériel RER	Valeur du matériel livré entre 2013 et 2025	Charges annuelles de leasing du matériel

Le schéma ci-dessous résume l'ensemble des paramètres du plan selon ces 2 visions. Il intègre la part de la dotation tenue en réserve.

Le graphique synthétise les modes de financement des investissements physiques.

<b>Vision financière</b> Tot. : 27.083,1 M€2012																			
<b>Vision physique</b> Tot. : 25.986,8 M€2012	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2" style="text-align: left;"><b>Financement DIRECT</b></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Dotation de base SPF pour investissements et financements assimilables</td> <td style="text-align: right;">24.225,2</td> </tr> <tr> <td>Fonds RER</td> <td style="text-align: right;">770,0</td> </tr> <tr> <td>Union Européenne</td> <td style="text-align: right;">43,8</td> </tr> <tr> <td>FONDS PROPRES (pour secteurs hors missions de service public)</td> <td style="text-align: right;">235,5</td> </tr> <tr> <td>Divers pouvoirs publics</td> <td style="text-align: right;">41,1</td> </tr> <tr> <td style="text-align: right;"><b>Total</b></td> <td style="text-align: right;"><b>25.315,6</b></td> </tr> </tbody> </table>	<b>Financement DIRECT</b>		Dotation de base SPF pour investissements et financements assimilables	24.225,2	Fonds RER	770,0	Union Européenne	43,8	FONDS PROPRES (pour secteurs hors missions de service public)	235,5	Divers pouvoirs publics	41,1	<b>Total</b>	<b>25.315,6</b>				
	<b>Financement DIRECT</b>																		
	Dotation de base SPF pour investissements et financements assimilables	24.225,2																	
	Fonds RER	770,0																	
Union Européenne	43,8																		
FONDS PROPRES (pour secteurs hors missions de service public)	235,5																		
Divers pouvoirs publics	41,1																		
<b>Total</b>	<b>25.315,6</b>																		
<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2" style="text-align: left;"><b>Financement INDIRECT</b></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>INVESTISSEMENTS PAR LES SPV ("Special Purpose Vehicles")</td> <td style="text-align: right;">308,9</td> </tr> <tr> <td>Forward sale 21 AM Desiro</td> <td style="text-align: right;">108,0</td> </tr> <tr> <td>Financement matériel RER</td> <td style="text-align: right;">184,7</td> </tr> <tr> <td>Moyens TGV</td> <td style="text-align: right;">48,4</td> </tr> <tr> <td>Build and Finance</td> <td style="text-align: right;">21,2</td> </tr> <tr> <td style="text-align: right;"><b>Total</b></td> <td style="text-align: right;"><b>671,2</b></td> </tr> </tbody> </table>	<b>Financement INDIRECT</b>		INVESTISSEMENTS PAR LES SPV ("Special Purpose Vehicles")	308,9	Forward sale 21 AM Desiro	108,0	Financement matériel RER	184,7	Moyens TGV	48,4	Build and Finance	21,2	<b>Total</b>	<b>671,2</b>					
<b>Financement INDIRECT</b>																			
INVESTISSEMENTS PAR LES SPV ("Special Purpose Vehicles")	308,9																		
Forward sale 21 AM Desiro	108,0																		
Financement matériel RER	184,7																		
Moyens TGV	48,4																		
Build and Finance	21,2																		
<b>Total</b>	<b>671,2</b>																		
<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2" style="text-align: left;"><b>Charges de financement</b></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Dotation de base SPF pour investissements et financements assimilables</td> <td style="text-align: right;">402,8</td> </tr> <tr> <td>Intervention des Régions pour les SPV</td> <td style="text-align: right;">25,5</td> </tr> <tr> <td>Redevances pour PPP</td> <td style="text-align: right;">658,9</td> </tr> <tr> <td>Remboursement emprunt TGV</td> <td style="text-align: right;">174,5</td> </tr> <tr> <td>Financement matériel RER</td> <td style="text-align: right;">316,3</td> </tr> <tr> <td>Financement locomotives T18</td> <td style="text-align: right;">105,3</td> </tr> <tr> <td>Financement 21 AM "Desiro"</td> <td style="text-align: right;">84,2</td> </tr> <tr> <td style="text-align: right;"><b>Total</b></td> <td style="text-align: right;"><b>1.767,5</b></td> </tr> </tbody> </table>		<b>Charges de financement</b>		Dotation de base SPF pour investissements et financements assimilables	402,8	Intervention des Régions pour les SPV	25,5	Redevances pour PPP	658,9	Remboursement emprunt TGV	174,5	Financement matériel RER	316,3	Financement locomotives T18	105,3	Financement 21 AM "Desiro"	84,2	<b>Total</b>	<b>1.767,5</b>
<b>Charges de financement</b>																			
Dotation de base SPF pour investissements et financements assimilables	402,8																		
Intervention des Régions pour les SPV	25,5																		
Redevances pour PPP	658,9																		
Remboursement emprunt TGV	174,5																		
Financement matériel RER	316,3																		
Financement locomotives T18	105,3																		
Financement 21 AM "Desiro"	84,2																		
<b>Total</b>	<b>1.767,5</b>																		

**Financement des investissements PHYSIQUES**  
Total : 25.987 M€2012



### 5.1 Paramètres financiers

L'analyse des différents mécanismes financiers est une matière complexe et le tableau ci-après en présente un résumé.



L'annexe 2 fournit un détail complet de l'ensemble des paramètres financiers relatifs au plan (année par année, par entreprise, financement, type de vision,...).

Il convient en particulier de souligner les points suivants apparaissant à l'examen de ces tableaux (notamment par rapport à la version V1.1 du plan présentée en avril 2012) :

- le plan est entièrement financé en ce sens qu'il n'y pas de différence significative entre sources de financement et charges ;
- cet équilibre est pratiquement respecté année par année (même s'il subsiste des écarts limités tant en ce qui concerne les montants concernés que la durée dans le temps) ;
- la clé de répartition régionale est respectée année par année ;
- les techniques de financement retenues ne créent aucun nouvel engagement au-delà de la période du plan ce qui permettra de sortir de cette période avec des engagements financiers résiduels nettement inférieurs au niveau atteint fin 2012.

---

## 5.2 Les projets inscrits dans le plan

---

C'est certainement la « vision physique » qui est la mieux adaptée pour apprécier le contenu du plan. C'est la raison pour laquelle l'ensemble des détails présentés correspondent à cette vision et concernent donc un montant total de **25.987 M€<sub>2012</sub>**, en ce compris les réserves.

Ce montant apparaît dans les tableaux ci-dessus, ce qui permet ainsi de le resituer dans le contexte financier global.

Il faut préciser que ce montant n'inclut pas la part qui pourra être apportée par les Régions dans le cadre des cofinancements (prévus dans l'accord de Gouvernement) mais bien celle à apporter par le Fédéral.

### 5.2.1 Répartition globale des projets proposés

Le tableau ci-dessous, couvrant ce périmètre « physique », donne la description de l'affectation des ressources financières selon les grands objectifs décrits dans ce document.



Application InvRepN - Report type T.0.03 - Created 30/11/2012 (17:27) - User ID : GLX5200 (Daniël DEROCHE)

Unité financière: M€ - € constants de l'année 2012

Classe	Total	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
<b>TOTAL GENERAL</b>	<b>25.987</b>	<b>2.084</b>	<b>1.677</b>	<b>1.719</b>	<b>1.811</b>	<b>1.952</b>	<b>1.973</b>	<b>2.024</b>	<b>1.995</b>	<b>2.016</b>	<b>2.200</b>	<b>2.151</b>	<b>2.234</b>	<b>2.150</b>
<b>Sécurité</b>	<b>5.228</b>	<b>290</b>	<b>371</b>	<b>440</b>	<b>645</b>	<b>731</b>	<b>671</b>	<b>669</b>	<b>503</b>	<b>336</b>	<b>257</b>	<b>140</b>	<b>89,7</b>	<b>85,2</b>
—Master plan ETCS	4.135	111	181	271	563	674	614	610	465	278	193	84,0	47,6	45,2
—Infrastructure	2.236	86,9	158	194	243	309	340	329	251	125	56,5	52,0	47,6	45,2
—Matériel roulant	1.899	23,6	23,4	77,0	320	364	274	281	214	153	136	32,0		
—Adaptation du matériel	539	23,6	23,4	27,7	105	88,4	45,2	35,7	62,2	50,2	45,8	32,0		
—Remplacement de matériel	1.360			49,4	216	276	229	246	152	102	90,6			
—Autres	1.093	179	190	170	81,6	57,7	57,0	58,6	38,3	58,5	64,3	55,5	42,1	40,0
—TBL1+	94,3	30,5	20,0	19,3	24,6									
—GSMR	48,0	2,1	1,0	4,2	4,2	2,1	2,1	1,0	1,0	1,0	5,2	8,3	8,3	7,3
—Cabines de signalisation	449	127	136	115	30,1	15,5	14,0	8,7	3,1	0,1				
—Passages à niveau	334	4,2	8,5	8,2	2,2	12,2	27,4	41,2	28,0	51,3	52,5	40,2	29,6	28,2
—Business Continuity Plan	153	10,0	18,3	23,0	20,3	27,7	13,3	7,4	5,9	5,8	6,3	6,8	4,0	4,3
—Divers	15,2	6,0	6,5	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3
<b>Mobilité</b>	<b>16.746</b>	<b>1.505</b>	<b>1.106</b>	<b>1.072</b>	<b>994</b>	<b>1.041</b>	<b>1.084</b>	<b>1.128</b>	<b>1.216</b>	<b>1.363</b>	<b>1.563</b>	<b>1.558</b>	<b>1.620</b>	<b>1.495</b>
—Grande vitesse	224	25,3	13,2	33,6	18,5	18,4	16,2	7,5	6,3	6,5	8,1	23,7	26,7	20,1
—Renouvellement / amélioration	135	2,0	2,2	4,2	10,2	10,1	10,0	4,4	6,3	6,5	8,1	23,7	26,7	20,1
—Infrastructure	100	1,1	1,4	3,4	3,6	3,5	3,4	3,6	5,5	5,7	7,3	22,9	22,7	16,0
—Matériel roulant	34,3	0,9	0,8	0,8	6,6	6,6	6,6	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	4,1	4,1
—Adaptation de la capacité	89,8	23,4	11,0	29,3	8,3	8,3	6,3	3,1						
—Infrastructure	89,7	23,3	11,0	29,3	8,3	8,3	6,3	3,1						
—RER	1.321	441	113	32,7	61,2	105	64,2	84,1	122	83,9	102	63,8	40,2	8,0
—Adaptation de la capacité	1.321	441	113	32,7	61,2	105	64,2	84,1	122	83,9	102	63,8	40,2	8,0
—Infrastructure	1.123	253	110	30,3	58,9	103	64,2	84,1	122	83,9	102	63,8	40,2	8,0
—Matériel roulant	198	189	2,4	2,4	2,3	2,3								
—Classique	15.200	1.038	980	1.006	914	918	1.003	1.037	1.087	1.273	1.453	1.471	1.553	1.467
—Trains	3.540	267	282	258	103	92,4	184	184	182	292	425	438	484	349
—Renouvellement / amélioration	1.543	77,4	81,6	69,0	69,4	74,7	72,2	72,2	182	158	173	143	143	228
—Acquisition 230 automotrices	85,0													85,0
—Acquisition 450 voitures	780								135	135	150	120	120	120
—Modernisation du matériel roulant	328	29,6	44,8	47,8	46,3	46,3	46,3	46,3	20,9					
—Grande révisions et adaptations diverses matériel	348	46,1	36,7	21,2	23,1	28,4	26,0	26,0	26,0	23,4	22,9	22,9	22,9	22,9
—Divers	1,8	1,7	0,1											
—Adaptation de la capacité	1.997	189	200	189	33,4	17,7	112	112		134	252	295	341	121
—210 automotrices Desiro conventionnelles	576	189	200	171	15,6									
—Acquisition de 50 'Light trains'	310										62,0	99	145	3,7
—Extension de capacité - 53.000 places assises	1.110			17,7	17,7	17,7	112	112		134	190	196	196	118
—Divers	0,2	0,2												
—Réseau	8.654	532	489	512	601	586	562	577	609	714	787	834	898	954
—Renouvellement / amélioration	6.611	354	407	455	533	523	526	507	497	504	524	547	609	625
—Voie	2.177	110	134	161	167	169	166	170	168	170	191	191	190	191
—Ouvrages d'art	426	30,8	26,8	28,6	32,2	31,0	30,3	31,3	31,3	32,0	37,6	37,6	37,2	39,3
—Signalisation	1.125	66,2	59,1	55,7	87,4	98,2	93,5	94,4	94,9	86,8	97,2	97,2	94,2	90,8
—Caténaire	924	39,7	57,5	73,6	83,7	84,7	88,8	78,4	76,2	76,6	64,8	74,1	59,3	66,8
—ECFM	435	20,3	32,2	41,2	47,3	34,6	32,6	26,1	25,2	25,0	32,3	30,2	44,2	44,2
—Bâtiments	50,7	1,5	4,0	4,0	3,9	4,0	4,5	4,0	3,9	3,9	3,9	5,6	3,8	3,8
—Telecom	242	10,2	13,0	15,5	21,7	19,6	19,0	19,1	19,1	23,9	20,0	20,6	20,7	20,0
—Informatique	300	21,3	23,5	20,3	23,5	23,5	23,5	23,5	23,5	23,5	23,5	23,5	23,5	23,5
—Axe 3	525	54,3	56,9	54,9	56,3	58,6	67,6	60,5	54,7	61,6				
—Réseau 0 défaut	405										54,1	67,4	137	146
—Adaptation de la capacité	2.042	178	81,8	56,8	67,4	62,8	36,0	70,1	113	210	262	287	289	329
—Voyageurs	691	5,5	16,5	11,4	18,1	21,1	10,8	2,0	0,0	0,0	32,6	92,1	190	291
—Marchandises	613	117	36,0	24,7	19,6	23,0	12,2	24,0	45,7	83,5	85,8	78,4	46,2	16,4
—Mxte	738	55,2	29,3	20,7	29,7	18,7	13,0	44,2	66,9	127	144	116	52,2	21,4
—Chaîne de mobilité	3.006	239	210	236	211	240	257	275	296	267	242	199	171	163
—Renouvellement / amélioration	1.730	116	71,3	75,1	96,2	120	142	155	182	179	170	148	131	143
—Gares et points d'arrêt	1.215	50,0	42,9	47,0	68,8	76,5	91,4	112	137	134	131	117	101	106
—Parkings	98,0	4,3	5,4	3,0	2,4	13,8	12,7	10,9	12,8	13,1	11,1	4,6	1,2	3,0
—Security	52,4	3,4	4,0	2,8	3,5	1,9	4,3	5,1	5,1	4,5	5,1	3,8	2,4	6,4
—Technologies voyageur	365	57,9	19,0	22,3	21,6	28,2	33,4	27,4	27,4	27,3	22,3	23,3	26,0	28,4
—Adaptation de la capacité	1.276	124	138	161	115	119	115	120	114	87,4	72,4	50,3	39,9	19,9
—Gares et points d'arrêt	855	63,0	79,3	111	83,4	89,9	78,5	100	90,0	65,1	54,4	25,2	14,3	0,8
—Parkings	358	58,3	57,0	48,1	27,5	25,7	31,3	11,8	13,5	14,8	13,7	20,9	20,5	14,8
—Nouveaux services	63,3	2,5	2,2	2,2	3,7	3,7	5,7	7,5	10,5	7,5	4,3	4,3	5,1	4,3
—Logistique industrielle et administrative	2.022	276	196	206	171	149	155	129	121	110	114	129	140	126
—Atel.et equipem.de mainten.et de contrôle	1.107	158	138	131	104	80,1	70,4	64,3	60,9	54,8	54,1	64,6	64,7	61,2
—Bâtiments de service et de bureau	325	38,1	19,9	33,0	28,4	29,3	28,3	22,8	19,2	17,2	18,9	22,5	22,7	24,6
—Informatique et télécommunication	510	73,6	32,8	35,7	32,4	33,8	49,4	34,8	35,1	31,6	35,0	36,0	45,9	33,5
—Charroi automobile	33,8	1,9	2,2	2,2	2,7	2,7	3,2	2,7	2,7	2,7	2,7	2,7	2,7	2,7
—Divers	47,3	4,9	2,9	3,2	3,6	3,4	3,4	4,0	3,4	3,5	3,8	3,7	3,8	3,7
—Autres	1.990	13,2	4,1	0,7	0,8	30,3	63,2	98,4	155	207	265	324	384	444
—Patrimoine historique	24,1	13,2	4,1	0,7	0,8	0,7	0,5	0,6	0,5	0,4	0,6	0,6	0,6	0,7
—Réserves	1.966					29,6	62,7	97,8	154	207	265	324	383	443

### 5.2.2 Détail des propositions par programme

Le suivi des investissements au sein du Groupe SNCB et le reporting vers le SPF Mobilité et Transport est structuré sur base de « programmes » d'investissements. Le tableau de détail en annexe 1 combine la structure adoptée pour la présentation par grands objectifs et domaines avec la subdivision selon ces programmes (vision physique).

### 5.3 Synthèse de l'évolution du plan

Les deux tableaux ci-dessous décrivent l'évolution entre le plan version V1.1 d'avril 2012 et la version V2.0 actuelle.

Afin de rendre la comparaison pertinente, seuls sont repris les investissements physiques avec financement direct (les autres éléments n'étant pas liés directement aux investissements ou soumis aux contraintes budgétaires).

Source financière	Vers.1.1	Vers.2.0	V2.0- V1.1
<b>TOTAL GENERAL</b>	<b>25.302</b>	<b>25.315</b>	<b>13</b>
<b>Dotation de base SPF pour investissements et financements assimilables</b>	<b>24.155</b>	<b>24.225</b>	<b>70</b>
<i>Montants nominaux</i>	24.545	24.545	0
<i>Réductions budgétaires</i>	0	-161	-161
<i>Remboursement FIF2 début 2013</i>	0	69	69
<i>Fonds propres MSP</i>	0	87	87
<i>Financement à spécifier</i>	0	99	99
<i>Oprérations financières</i>	-390	-403	-13
<i>Solde</i>	0	-11	-11
<b>Autres financements directs</b>	<b>1.147</b>	<b>1.090</b>	<b>-57</b>
<i>Fonds propres</i>	292	236	-57
<i>Tiers publics</i>	14	14	0
<i>Divers tiers</i>	27	27	0
<i>Fonds RER</i>	770	770	0
<i>Union européenne</i>	44	44	0

Investissements physiques avec financement direct	Vers.1.1	Vers.2.0	V2.0- V1.1
<b>TOTAL GENERAL</b>	<b>25.302</b>	<b>25.316</b>	<b>13</b>
<b>Sécurité</b>	<b>5.181</b>	<b>5.228</b>	<b>47</b>
└─Master plan ETCS	4.099	4.135	36
└─Infrastructure	2.236	2.236	0
└─Matériel roulant	1.863	1.899	36
└─Autres	1.082	1.093	11
<b>Mobilité</b>	<b>16.993</b>	<b>16.096</b>	<b>-897</b>
└─Grande vitesse	175	176	1
└─RER	1.133	1.137	4
└─Classique	15.685	14.784	-901
└─Trains	<b>4.061</b>	<b>3.432</b>	<b>-629</b>
└─Réseau	<b>8.463</b>	<b>8.370</b>	<b>-93</b>
└─Chaîne de mobilité	<b>3.161</b>	<b>2.981</b>	<b>-180</b>
<b>Support</b>	<b>2.118</b>	<b>2.001</b>	<b>-117</b>
<b>Autres</b>	<b>25</b>	<b>24</b>	<b>-1</b>
<b>Réserves à affecter</b>	<b>985</b>	<b>1.966</b>	<b>981</b>

Les ressources financières globales sont donc pratiquement restées les mêmes.

L'augmentation des montants mis en réserve s'est faite en réduisant le secteur de la mobilité classique – en particulier du matériel roulant et des gares et parkings (« chaîne de mobilité ») – ainsi que les fonctions de support (informatique et bâtiments,...).

Annexe 0 – Principales adaptations de la version V2.0

**Version V2.0**

Version initiale, approuvée par le Conseil d'Administration de la SNCB-Holding et envoyée au Ministre le 30/11/2012

**Version V2.0.1**

Conseil d'Administration de la SNCB 06/12/2012 – Adaptations limitées sans impact significatif sur l'ensemble.

- Petites adaptations texte § 3.4.6 et 3.4.7.3.
- Schéma de payement acquisition nouvelles automotrices.
- Charges de financement 21 automotrices « Desiro ».

**Version V2.0.2**

Uniquement modifications de forme.



## Annexe 1 – Détail des investissements physiques

Unité financière: M€ - € constants de l'année 2012

Classe >Programme (SAP Groupe) >Mode de financement (SAP Groupe)	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
<b>TOTAL GENERAL</b>	25.987	2.084	1.677	1.719	1.811	1.952	1.973	2.024	1.995	2.016	2.200	2.151	2.234
<b>Sécurité</b>	5.228	290	371	440	645	731	671	669	503	336	257	140	85,2
—Master plan ETCS	4.135	111	181	271	563	674	614	610	465	278	193	84,0	45,2
—Infrastructure > ETCS	2.236	86,9	158	194	243	309	340	329	251	125	56,5	52,0	47,6
—SPF dotation de base	145											52,0	47,6
—Union européenne	30,2	4,7	4,1	8,5	2,7	3,8	3,0	2,2	1,3				
—Fond Sécurité	2.061	82,2	154	185	240	305	337	327	250	125	56,5		
—Matériel roulant	1.899	23,6	23,4	77,0	320	364	274	281	214	153	136	32,0	
—Adaptation du matériel	539	23,6	23,4	27,7	105	88,4	45,2	35,7	62,2	50,2	45,8	32,0	
—Acquisition de 95 automotrices électriques série 08 'RER' > Fond Sécurité	16,4	7,8	7,3	1,3									
—ETCS / ERTMS sur Thalis > Fonds propres	0,2	0,2											
—Transformation matériel roulant - ETCS	14,3	4,6	2,5	4,2	3,0								
—SPF dotation de base	6,7	3,7			3,0								
—Fond Sécurité	7,6	0,9	2,5	4,2									
—ETCS sur AM et AR > Fond Sécurité	331	11,0	13,6	17,0	15,3	23,9	24,0	35,7	62,2	50,2	45,8	32,0	
—Upgrade ETCS version 2.3.0d vers 3.x.y > SPF dotation de base	177			5,1	86,5	64,5	21,2						
—Remplacement de matériel	1.360			49,3	216	276	229	246	152	102	90,6		
—Acquisition 80 AM (remplacement ETCS) > SPF dotation de base	584			117	161	102	102	102					
—Acquisition 155 locomotives électriques (remplacement ETCS) > SPF dotation de base	658			49,4	98,7	115	115	132	49,4	49,4	49,4		
—Acquisition 49 postes de conduite (remplacement ETCS) > SPF dotation de base	118						11,8	11,8		53,0	41,2		
—Autres	1.093	179	190	170	81,6	57,7	57,0	58,6	38,3	58,5	64,3	55,5	42,1
—TBL1+ > TBL1+ > Fond Sécurité	94,3	30,5	20,0	19,3	24,6								
—GSMR > GSM - R > SPF dotation de base	48,0	2,1	1,0	4,2	4,2	2,1	2,1	1,0	1,0	1,0	5,2	8,3	7,3
—Cabines de signalisation	449	127	136	115	30,1	15,5	14,0	8,7	3,1	0,1			
—Concentration postes signalisation - Services centraux > Fond Sécurité	3,1	0,3		2,9									
—Concentration postes signalisation - Zone Bruxelles > Fond Sécurité	25,0	7,0	11,0	7,0									
—Concentration postes signalisation - Zone Anvers > Fond Sécurité	18,1	10,9	1,7	5,5									

Classe >Programme (SAP Groupe) >Mode de financement (SAP Groupe)	Total	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Concentration postes signalisation - Zone Gand > Fond Sécurité	25,5	25,5												
Concentration postes signalisation - Zone Liège > Fond Sécurité	206	43,8	96,5	65,8										
Concentration postes signalisation - Zone Charleroi > Fond Sécurité	23,2	23,2												
Software development for NTM > SPF dotation de base	59,9	11,1	14,1	14,8	12,4	3,8	2,0	1,7						
Software development signaling > SPF dotation de base	36,8	2,4	2,7	4,1	7,4	6,2	6,7	5,5	1,8					
Migration 31 to 10 Signal Boxes > SPF dotation de base	51,2	2,8	9,6	14,7	10,3	5,5	5,3	1,5	1,3	0,1				
<b>—Passages à niveau</b>	<b>334</b>	<b>4,2</b>	<b>8,5</b>	<b>8,2</b>	<b>2,2</b>	<b>12,2</b>	<b>27,4</b>	<b>41,2</b>	<b>28,0</b>	<b>51,3</b>	<b>52,5</b>	<b>40,2</b>	<b>29,6</b>	<b>28,2</b>
Suppression des passages à niveau - Zone Bruxelles > SPF dotation de base	12,4	0,1	1,7	0,2	3,3	3,7	3,5							
Suppression des passages à niveau - Zone Anvers > SPF dotation de base	85,0	0,9	2,7	2,7	0,1	2,3	8,4	11,3	7,8	10,2	10,2	11,3	9,2	7,8
Suppression des passages à niveau - Zone Gand > SPF dotation de base	85,8	2,3	2,7	2,7	0,1	3,0	8,4	11,3	7,8	10,2	10,2	11,3	7,8	7,8
Suppression des passages à niveau - Zone Liège > SPF dotation de base	70,6	0,5	1,4	0,4	0,4	1,4	1,4	9,6	5,6	14,9	14,9	7,9	6,3	6,3
Suppression des passages à niveau - Zone Charleroi > SPF dotation de base	59,0	0,5	1,2	0,4	0,4	1,0	1,8	4,4	5,8	10,8	12,7	7,6	6,3	6,3
Caméra's aux passages à niveau > SPF dotation de base	20,6		0,3	0,3	0,9	1,3	3,8	1,0	1,0	5,2	4,5	2,2		
<b>—Business Continuity Plan</b>	<b>153</b>	<b>10,0</b>	<b>18,3</b>	<b>23,0</b>	<b>20,3</b>	<b>27,7</b>	<b>13,3</b>	<b>7,4</b>	<b>5,9</b>	<b>5,8</b>	<b>6,3</b>	<b>6,8</b>	<b>4,0</b>	<b>4,3</b>
Sécurité des tunnels ferroviaires > SPF dotation de base	9,9	2,2	0,4	1,5	2,1	0,3	0,3	0,3	0,3	0,4	0,4	0,6	0,4	0,4
Business Continuity Plan - Mesures de prévention Jonction Nord-Midi Bruxelles > SPF dotation de base	46,2	2,0	5,6	6,9	6,2	19,2	6,3							
Business Continuity Plan - Mesures de prévention dans le cadre du tunnel Kennedy à Anvers > SPF dotation de base	24,4	5,4	5,2	6,1	5,1	2,6								
BCP: Tractieonderstations 25kV - redundant (n-1) maken > SPF dotation de base	10,4				1,0	1,0	2,1	2,1	1,0	1,0	2,1			
Preventiemaatregelen seinposten > SPF dotation de base	7,6	0,0	1,0	1,0	0,3	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0				
Mesures de protection/sûreté des installations - C/IP (hors Program P0117) > SPF dotation de base	9,9		0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	1,3	0,8	0,8
Enclos RID / Omheinde zone RID > SPF dotation de base	8,3		2,1	4,2	2,1									
Sécurisation accès aux voies > SPF dotation de base	27,1		2,1	2,1	2,1	2,1	2,1	2,1	2,1	2,1	2,1	4,2	2,1	2,1
Infrastr. de base TC > SPF dotation de base	9,0	0,3	1,1	0,5	0,6	0,5	0,6	1,0	0,6	0,5	0,9	0,6	0,7	1,0
<b>—Divers</b>	<b>15,2</b>	<b>6,0</b>	<b>6,5</b>	<b>0,3</b>	<b>0,3</b>	<b>0,3</b>	<b>0,3</b>	<b>0,3</b>	<b>0,3</b>	<b>0,3</b>	<b>0,3</b>	<b>0,3</b>	<b>0,3</b>	<b>0,3</b>
Bruxelles-Congrès > SPF dotation de base	0,0	0,0												
Bruxelles-Midi > SPF dotation de base	0,5	0,3	0,3											
SNCB Mobility - Procédure de départ > SPF dotation de base	11,5	5,5	6,0											
Plan Prévention > SPF dotation de base	3,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3

Classe >Programme (SAP Groupe) >Mode de financement (SAP Groupe)	Total	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
<b>Mobilité</b>	<b>16.746</b>	<b>1.505</b>	<b>1.106</b>	<b>1.072</b>	<b>994</b>	<b>1.041</b>	<b>1.084</b>	<b>1.128</b>	<b>1.216</b>	<b>1.363</b>	<b>1.563</b>	<b>1.558</b>	<b>1.620</b>	<b>1.495</b>
—Grande vitesse	224	25,3	13,2	33,6	18,5	18,4	16,2	7,5	6,3	6,5	8,1	23,7	26,7	20,1
—Renouvellement / amélioration	135	2,0	2,2	4,2	10,2	10,1	10,0	4,4	6,3	6,5	8,1	23,7	26,7	20,1
—Infrastructure	100	1,1	1,4	3,4	3,6	3,5	3,4	3,6	5,5	5,7	7,3	22,9	22,7	16,0
Maintien LGV - Voies > SPF dotation de base	35,5	1,1		0,6	1,8	1,9	1,8	1,9	3,9	4,0	5,2	5,2	5,1	3,0
Maintien LGV - Génie civil > SPF dotation de base	20,3		1,3	2,7	1,4	1,4	1,4	1,5	1,5	1,5	1,9	1,9	1,9	2,1
Maintien LGV - Signalisation > SPF dotation de base	41,7											15,6	15,4	10,7
Maintien LGV - ECFM > SPF dotation de base	2,7		0,2	0,2	0,4	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,3
—Matériel roulant	34,3	0,9	0,8	0,8	6,6	6,6	6,6	6,6	0,8	0,8	0,8	0,8	4,1	4,1
TGV (Matériel roulant) - Divers > Fonds propres	10,5	0,9	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8
Modernisation Thalys > Fonds propres	0,0	0,0												
Mid-life Thalys > Fonds propres	17,3				5,8	5,8	5,8							
Mid-life Fyra > Fonds propres	6,5												3,3	3,3
—Adaptation de la capacité	89,8	23,4	11,0	29,3	8,3	8,3	6,3	3,1						
—Infrastructure	89,7	23,3	11,0	29,3	8,3	8,3	6,3	3,1						
LGV Diegem - Hélécine	0,4	0,4												
SPF dotation de base	0,0	0,0												
Moyens TGV	0,3	0,3												
LGV Liège-Guillemins - Frontière allemande	0,4	0,4												
SPF dotation de base	0,0	0,0												
Moyens TGV	0,4	0,4												
LGV Viv'orde - Anvers canal Albert	37,2	9,6	5,6	22,0										
SPF dotation de base	4,2			4,2										
Moyens TGV	33,0	9,6	5,6	17,8										
LGV Anvers canal Albert - Frontière Pays-Bas	1,0	1,0												
SPF dotation de base	0,0	0,0												
Moyens TGV	1,0	1,0												
—Passage et Bifurcation LGV dans la Partie Nord de la Région de Bruxelles Capitale	47,6	9,6	5,2	6,7	8,3	8,3	6,3	3,1						
SPF dotation de base	36,0	0,6	2,6	6,7	8,3	8,3	6,3	3,1						
Moyens TGV	11,6	9,0	2,6											

Classe >Programme (SAP Groupe) >Mode de financement (SAP Groupe)	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	
Anvers-Central	1,9	1,1	0,2	0,7										
SPF dotation de base	0,4	0,4												
Moyens TGV	1,5	0,7	0,2	0,7										
Liège-Guillemins	1,2	1,2												
SPF dotation de base	0,7	0,7												
Moyens TGV	0,5	0,5												
<b>Matériel roulant &gt; Acquisition 3 automotrices V250 (Bruxelles-Anvers-PB) &gt; Fonds propres</b>	<b>0,1</b>	<b>0,1</b>												
<b>RER</b>	<b>1.321</b>	<b>441</b>	<b>113</b>	<b>32,7</b>	<b>61,2</b>	<b>105</b>	<b>64,2</b>	<b>84,1</b>	<b>122</b>	<b>83,9</b>	<b>102</b>	<b>63,8</b>	<b>40,2</b>	<b>8,0</b>
<b>Adaptation de la capacité</b>	<b>1.321</b>	<b>441</b>	<b>113</b>	<b>32,7</b>	<b>61,2</b>	<b>105</b>	<b>64,2</b>	<b>84,1</b>	<b>122</b>	<b>83,9</b>	<b>102</b>	<b>63,8</b>	<b>40,2</b>	<b>8,0</b>
<b>Infrastructure</b>	<b>1.123</b>	<b>253</b>	<b>110</b>	<b>30,3</b>	<b>58,9</b>	<b>103</b>	<b>64,2</b>	<b>84,1</b>	<b>122</b>	<b>83,9</b>	<b>102</b>	<b>63,8</b>	<b>40,2</b>	<b>8,0</b>
RER: L50A: Bruxelles - Denderleuew : 3ème et 4ème voie > Fonds RER	130	60,8	47,9	15,1	5,5	0,2								
RER : L124 : Uccle-Nivelles	518	34,2	11,4	3,4	42,2	91,8	49,6	50,1	65,6	39,3	68,2	48,6	13,8	0,0
SPF dotation de base	196	0,1							25,7	39,3	68,2	48,6	13,8	0,0
Fonds RER	323	34,2	11,4	3,4	42,2	91,8	49,6	50,1	39,9					
RER : L'161 : Watermael - Louvain-La-Neuve	363	96,7	10,1	2,2	10,0	10,6	14,6	33,9	56,8	44,6	33,6	15,1	26,4	8,0
SPF dotation de base	156	0,2							27,8	44,6	33,6	15,1	26,4	8,0
Fonds RER	207	96,4	10,1	2,2	10,0	10,6	14,6	33,9	29,1					
Liaison Ferroviaire Watermael-Josaphat	108	56,6	40,9	9,6	1,1									
SPF dotation de base	1,8	1,8												
Fonds RER	106	54,8	40,9	9,6	1,1									
Gares RER L36 (Région Flamande) > Fonds RER	0,0	0,0												
Gares RER L36 (Région de Bruxelles-Capitale) > Fonds RER	4,3	4,3												
<b>Matériel roulant &gt; Acquisition de 95 automotrices électriques série 08 'RER'</b>	<b>198</b>	<b>189</b>	<b>2,4</b>	<b>2,4</b>	<b>2,3</b>	<b>2,3</b>								
SPF dotation de base	13,4	4,1	2,4	2,4	2,3	2,3								
RER matériel roulant	185	185												
<b>Classique</b>	<b>15.200</b>	<b>1.038</b>	<b>980</b>	<b>1.006</b>	<b>914</b>	<b>918</b>	<b>1.003</b>	<b>1.037</b>	<b>1.087</b>	<b>1.273</b>	<b>1.453</b>	<b>1.471</b>	<b>1.553</b>	<b>1.467</b>
<b>Trains</b>	<b>3.540</b>	<b>267</b>	<b>282</b>	<b>258</b>	<b>103</b>	<b>92,4</b>	<b>184</b>	<b>184</b>	<b>182</b>	<b>292</b>	<b>425</b>	<b>438</b>	<b>484</b>	<b>349</b>
<b>Renouvellement / amélioration</b>	<b>1.543</b>	<b>77,4</b>	<b>81,6</b>	<b>69,0</b>	<b>69,4</b>	<b>74,7</b>	<b>72,2</b>	<b>72,2</b>	<b>182</b>	<b>158</b>	<b>173</b>	<b>143</b>	<b>143</b>	<b>228</b>
<b>Acquisition 230 automotrices &gt; Acquisition 230 AM (remplacement anciennes) &gt; SPF dotation de base</b>	<b>85,0</b>													<b>85,0</b>

Classe >Programme (SAP Groupe) >Mode de financement (SAP Groupe)	Total	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
<b>de base</b>	<b>780</b>								135	135	150	120	120	120
<b>—Modernisation du matériel roulant</b>	<b>328</b>	<b>29,6</b>	<b>44,8</b>	<b>47,8</b>	<b>46,3</b>	<b>46,3</b>	<b>46,3</b>	<b>46,3</b>	<b>20,9</b>					
Modernisation automotrices électriques série 03 ('Break') > SPF dotation de base	190	26,8	26,8	26,8	26,8	26,8	26,8	26,8	2,1					
Modernisation automotrices électriques série 08 (quadruples) > SPF dotation de base	138	2,6	18,0	21,0	19,5	19,5	19,5	19,5	18,7					
Modernisation voitures M5 > SPF dotation de base	0,1	0,1	0,0											
<b>—Grande révisions et adaptations diverses matériel roulant</b>	<b>348</b>	<b>46,1</b>	<b>36,7</b>	<b>21,2</b>	<b>23,1</b>	<b>28,4</b>	<b>26,0</b>	<b>26,0</b>	<b>26,0</b>	<b>23,4</b>	<b>22,9</b>	<b>22,9</b>	<b>22,9</b>	<b>22,9</b>
Automotrices électriques - Divers > SPF dotation de base	4,1	0,5	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3
Autorails Diesel - divers > SPF dotation de base	9,0	0,4	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7
Locomotives électriques - Divers > SPF dotation de base	9,6	2,1	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6
Locomotives diesel de B-Logistics - divers > Fonds propres	0,0	0,0												
Locomotives diesel SNCB Technics - divers > Fonds propres	0,0	0,0												
Voitures: Divers > SPF dotation de base	15,4	1,5	0,9	0,8	0,8	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3
Acquisition pièces de rechange	13,9	1,9	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0
<i>SPF dotation de base</i>	<i>13,4</i>	<i>1,4</i>	<i>1,0</i>	<i>1,0</i>	<i>1,0</i>	<i>1,0</i>	<i>1,0</i>	<i>1,0</i>	<i>1,0</i>	<i>1,0</i>	<i>1,0</i>	<i>1,0</i>	<i>1,0</i>	<i>1,0</i>
<i>Fonds propres</i>	<i>0,5</i>	<i>0,5</i>												
Grandes révisions automotrices électriques > SPF dotation de base	202	29,8	25,6	12,1	10,4	12,1	14,0	14,0	14,0	14,0	14,0	14,0	14,0	14,0
Grandes révisions locomotives électriques > SPF dotation de base	60,1	2,2	0,4	2,6	5,8	9,0	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0
Grandes révisions voitures > SPF dotation de base	0,6	0,6												
Voitures I6 et I10 - Transformation pour 200 km/h sur LGV > SPF dotation de base	0,1	0,1												
MUX universel pour voitures M4 et M5 > SPF dotation de base	1,4	1,4												
Metaring de l'énergie sur matériel de traction électrique	23,3	1,3	3,3	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	0,4				
<i>SPF dotation de base</i>	<i>23,0</i>	<i>1,3</i>	<i>3,0</i>	<i>3,0</i>	<i>3,0</i>	<i>3,0</i>	<i>3,0</i>	<i>3,0</i>	<i>3,0</i>	<i>0,4</i>				
<i>Fonds propres</i>	<i>0,3</i>		<i>0,3</i>											
Amélioration des systèmes odométriques et d'enregistrements du matériel roulant > SPF dotation de base	2,6	0,8	1,1		0,4	0,3								
Installation climatisation postes de conduite > SPF dotation de base	0,1	0,1												
ATLAS - GPS pour matériel roulant > SPF dotation de base	6,1	3,3	2,9											
<b>Divers</b>	<b>1,8</b>	<b>1,7</b>	<b>0,1</b>											
Acquisition 60 locomotives électriques type 18 > SPF dotation de base	0,3	0,3												



Classe >Programme (SAP Groupe) >Mode de financement (SAP Groupe)	Total	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Acquisition option 60 locomotives électriques type 18 > SPF dotation de base	0,5	0,4	0,1											
Acquisition 170 locomotives de manœuvre type 77 > Fonds propres	0,1	0,1												
SNCB Mobility - Système de planning accomp. des trains 'Power' > SPF dotation de base	1,0	1,0												
<b>Adaptation de la capacité</b>	<b>1.997</b>	<b>189</b>	<b>200</b>	<b>189</b>	<b>33,4</b>	<b>17,7</b>	<b>112</b>	<b>112</b>		<b>134</b>	<b>252</b>	<b>295</b>	<b>341</b>	<b>121</b>
—210 automotrices Desiro conventionnelles	576	189	200	171	15,6									
—Acquisition 95 automotrices électriques série 08 'classiques' bicourant	174	89,5	62,9	21,2										
—SPF dotation de base	65,6	-19	62,9	21,2										
—Forward sale	108	108												
—Acquisition 115 automotrices électriques série 08 'classiques' > SPF dotation de base	403	100	137	150	15,6									
<b>de base</b>	<b>310</b>										<b>62,0</b>	<b>99</b>	<b>145</b>	<b>3,7</b>
—Extension de capacité - 53.000 places assises > Acquisition 151 AM (extension) > SPF dotation de base	1.110			17,7	17,7	17,7	112	112		134	190	196	196	118
—Divers > Acquisition 72 voitures supplémentaires M6 > SPF dotation de base	0,2	0,2												
<b>Réseau</b>	<b>8.654</b>	<b>532</b>	<b>489</b>	<b>512</b>	<b>601</b>	<b>586</b>	<b>562</b>	<b>577</b>	<b>609</b>	<b>714</b>	<b>787</b>	<b>834</b>	<b>898</b>	<b>954</b>
—Renouvellement / amélioration	6.611	354	407	455	533	523	526	507	497	504	524	547	609	625
—Voie	2.177	110	134	161	167	169	166	170	168	170	191	191	190	191
—Maintenance voies - Services centraux > SPF dotation de base	3,1	0,4	0,2	0,2	0,4	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2
—Maintenance voies - Zone Bruxelles > SPF dotation de base	183	9,4	11,3	13,6	13,8	13,6	13,6	13,6	15,7	15,7	15,7	15,7	15,7	15,7
—Maintenance voies - Zone Anvers > SPF dotation de base	459	22,9	32,3	36,6	35,5	35,5	35,5	35,5	37,6	37,6	37,6	37,6	37,6	37,6
—Maintenance voies - Zone Gand > SPF dotation de base	612	37,6	44,8	50,1	52,0	50,9	50,9	50,9	45,7	45,7	45,7	45,7	45,7	45,7
—Maintenance voies - Zone Liège > SPF dotation de base	483	16,3	21,7	34,0	33,8	36,2	34,8	36,8	36,7	38,1	49,1	49,1	48,4	47,4
—Maintenance voies - Zone Charleroi > SPF dotation de base	438	23,1	23,5	26,7	32,0	32,4	31,1	33,0	31,9	33,1	42,6	42,7	42,0	44,2
<b>Ouvrages d'art</b>	<b>426</b>	<b>30,8</b>	<b>26,8</b>	<b>28,6</b>	<b>32,2</b>	<b>31,0</b>	<b>30,3</b>	<b>31,3</b>	<b>31,3</b>	<b>32,0</b>	<b>37,6</b>	<b>37,6</b>	<b>37,2</b>	<b>39,3</b>
—Maintenance génie civil - Zone Bruxelles > SPF dotation de base	36,6	3,7	2,8	1,9	2,8	2,8	2,8	2,8	2,8	2,8	2,8	2,8	2,8	2,8
—Maintenance génie civil - Zone Anvers > SPF dotation de base	65,1	5,1	3,9	4,9	6,1	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0
—Maintenance génie civil - Zone Gand > SPF dotation de base	61,0	4,7	4,7	4,7	4,7	4,7	4,7	4,7	4,7	4,7	4,7	4,7	4,7	4,7
—Maintenance génie civil - Zone Liège > SPF dotation de base	164	12,1	9,4	9,3	11,9	11,5	11,1	11,7	11,7	12,1	15,6	15,6	15,4	16,7
—Maintenance génie civil - Zone Charleroi > SPF dotation de base	99	5,2	6,1	7,7	6,7	7,0	6,7	7,1	7,1	7,3	9,4	9,4	9,3	10,1
<b>Signalisation</b>	<b>1.125</b>	<b>66,2</b>	<b>59,1</b>	<b>55,7</b>	<b>97,4</b>	<b>98,2</b>	<b>93,5</b>	<b>94,4</b>	<b>94,9</b>	<b>86,8</b>	<b>97,2</b>	<b>97,2</b>	<b>94,2</b>	<b>90,8</b>

Classe >Programme (SAP Groupe) >Mode de financement (SAP Groupe)	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Total	126	10,3	12,7	13,2	13,3	12,0	10,9	10,8	11,0	6,3	6,3	6,3	6,6
Maintien signalisation - Services centraux > SPF dotation de base	103	6,2	11,3	13,6	11,1	9,4	7,0	7,1	7,2	6,5	6,1	5,9	6,1
Maintien signalisation - Zone Bruxelles > SPF dotation de base	157	8,1	8,4	10,0	13,0	13,9	14,3	13,8	13,5	12,6	12,5	12,7	13,4
Maintien signalisation - Zone Anvers > SPF dotation de base	289	11,2	11,5	14,4	25,5	26,2	26,3	25,7	25,8	24,6	24,8	24,8	25,4
Maintien signalisation - Zone Gand > SPF dotation de base	185	7,1	7,4	3,5	19,7	14,6	13,9	15,0	15,2	14,6	18,9	18,9	19,4
Maintien signalisation - Zone Liège > SPF dotation de base	265	23,4	7,9	0,9	14,8	22,0	21,0	22,0	22,2	22,3	28,6	28,6	25,6
Maintien signalisation - Zone Charleroi > SPF dotation de base	<b>924</b>	<b>39,7</b>	<b>57,5</b>	<b>73,6</b>	<b>83,7</b>	<b>84,7</b>	<b>88,8</b>	<b>78,4</b>	<b>76,2</b>	<b>76,6</b>	<b>74,1</b>	<b>59,3</b>	<b>66,8</b>
—Caténaire	11,1	2,2	1,6	0,9	1,3	0,5	0,7	0,7	0,7	0,5	0,5	0,5	0,5
Maintien caténaire - Services centraux > SPF dotation de base	187	13,6	23,8	25,7	12,4	9,6	13,6	20,8	15,3	12,4	13,8	13,6	7,0
Maintien caténaire - Zone Bruxelles > SPF dotation de base	163	5,1	12,2	19,5	17,4	24,0	15,1	16,6	12,0	5,1	11,3	11,1	10,2
Maintien caténaire - Zone Anvers > SPF dotation de base	273	12,1	1,7	3,7	30,0	39,2	43,1	23,6	31,7	32,7	9,0	26,5	3,6
Maintien caténaire - Zone Gand > SPF dotation de base	139	2,6	7,9	13,2	14,2	6,6	5,4	10,4	12,9	13,4	13,7	11,6	12,2
Maintien caténaire - Zone Liège > SPF dotation de base	152	4,0	10,3	10,7	8,4	4,8	10,9	6,3	3,6	12,6	16,5	10,8	27,6
Maintien caténaire - Zone Charleroi > SPF dotation de base	<b>435</b>	<b>20,3</b>	<b>32,2</b>	<b>41,2</b>	<b>47,3</b>	<b>34,6</b>	<b>32,6</b>	<b>26,1</b>	<b>25,2</b>	<b>25,0</b>	<b>32,3</b>	<b>30,2</b>	<b>44,2</b>
—ECFM	2,6	0,9	0,1	0,3	0,0	0,0	0,1	0,0	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2
Maintien ECFM - Services centraux > SPF dotation de base	58,4	5,7	2,7	14,4	0,1	3,0	3,5	2,5	2,5	2,5	2,5	8,1	2,8
Maintien ECFM - Zone Bruxelles > SPF dotation de base	104	3,6	5,9	10,7	10,3	8,9	7,3	6,9	5,4	5,4	7,4	5,3	17,0
Maintien ECFM - Zone Anvers > SPF dotation de base	91,4	3,7	7,2	2,2	11,8	8,1	8,7	6,5	6,4	6,7	8,9	5,6	7,5
Maintien ECFM - Zone Gand > SPF dotation de base	87,6	3,2	6,6	7,4	10,2	7,0	6,8	5,2	6,0	5,3	6,9	5,8	8,0
Maintien ECFM - Zone Liège > SPF dotation de base	91,2	3,2	9,6	6,1	14,9	7,6	6,3	4,9	4,7	4,9	6,4	5,3	8,6
Maintien ECFM - Zone Charleroi > SPF dotation de base	<b>50,7</b>	<b>1,5</b>	<b>4,0</b>	<b>4,0</b>	<b>3,9</b>	<b>4,0</b>	<b>4,5</b>	<b>4,0</b>	<b>3,9</b>	<b>3,9</b>	<b>3,9</b>	<b>5,6</b>	<b>3,8</b>
—Bâtiments	27,1	0,3	2,1	2,1	2,1	2,1	2,1	2,1	2,1	2,1	2,1	3,9	2,1
Bâtiments techniques Infrabel - Services centraux > SPF dotation de base	2,8	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2
Bâtiments techniques Infrabel - Zone Bruxelles > SPF dotation de base	5,3		0,4	0,4	0,3	0,5	0,9	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4
Bâtiments techniques Infrabel - Zone Anvers > SPF dotation de base	3,9	0,2	0,3	0,3	0,3	0,3	0,5	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3
Bâtiments techniques Infrabel - Zone Gand > SPF dotation de base	6,2	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,4	0,4	0,4
Bâtiments techniques Infrabel - Zone Liège > SPF dotation de base	5,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4
Bâtiments techniques Infrabel - Zone Charleroi > SPF dotation de base	<b>242</b>	<b>10,2</b>	<b>13,0</b>	<b>15,5</b>	<b>21,7</b>	<b>19,6</b>	<b>19,0</b>	<b>19,1</b>	<b>19,1</b>	<b>23,9</b>	<b>20,0</b>	<b>20,6</b>	<b>20,7</b>
—Telecom	34,4	0,8	1,2	2,3	4,2	2,9	2,9	2,9	2,9	2,9	2,9	2,9	2,9
Télécom - Direction Réseau > SPF dotation de base	34,4	0,3	1,2	2,3	4,8	2,9	2,9	2,9	2,9	2,9	2,9	2,9	2,9
Télécom - Zone Bruxelles > SPF dotation de base													

Classe >Programme (SAP Groupe) >Mode de financement (SAP Groupe)	Total	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Télécom - Zone Anvers > SPF dotation de base	31,0	0,7	1,7	2,1	3,2	2,6	2,6	2,6	2,6	2,6	2,6	2,6	2,6	2,6
Télécom - Zone Gand > SPF dotation de base	31,0	0,9	1,7	2,1	3,0	2,6	2,6	2,6	2,6	2,6	2,6	2,6	2,6	2,6
Télécom - Zone Liège > SPF dotation de base	20,7	0,9	0,8	0,9	1,4	1,9	1,5	1,6	1,6	1,7	2,1	2,1	2,1	2,0
Télécom - Zone Charleroi > SPF dotation de base	20,7	0,6	0,8	0,9	1,7	1,9	1,5	1,6	1,6	1,7	2,1	2,1	2,1	2,0
Infrastr. de base TC > SPF dotation de base	70,3	5,8	5,5	4,8	3,4	4,9	5,1	5,0	5,1	9,7	4,9	5,5	5,6	5,1
—Informatique > Informatisation Infrabel > SPF dotation de base	300	21,3	23,5	20,3	23,5	23,5	23,5	23,5	23,5	23,5	23,5	23,5	23,5	23,5
—Axe 3	525	54,3	56,9	54,9	56,3	58,6	67,6	60,5	54,7	61,6				
Axe 3: Modernisation	448	54,3	56,0	51,1	47,3	56,1	50,9	43,8	40,1	48,6				
SPF dotation de base	265	23,1	32,3	32,3	31,9	36,3	31,1	24,3	22,0	32,0				
Financement indirect via SPV	174	29,1	20,8	15,3	15,3	19,7	19,7	19,5	18,1	16,6				
Union européenne	8,4	2,0	2,9	3,5										
Axe 3: électrification 25kV	77,2		0,9	3,8	9,0	2,5	16,7	16,7	14,6	13,0				
SPF dotation de base	74,1		0,9	3,7	8,6	2,4	16,1	16,0	14,0	12,4				
Union européenne	3,1		0,0	0,2	0,4	0,1	0,7	0,7	0,6	0,5				
—Réseau 0 défaut > Amélioration du réseau pour idéal zéro défaut > SPF dotation de base	405										54,1	67,4	137	146
—Adaptation de la capacité	2.042	178	81,8	56,8	67,4	62,8	36,0	70,1	113	210	262	287	289	329
—Voyageurs	691	5,5	16,5	11,4	18,1	21,1	10,8	2,0	0,0	0,0	32,6	92,1	190	291
Raccordement ferroviaire Nord de l'aéroport de Zaventem-Projet Diabolo - Tronçon L25N (Bd. de la Woluwe - Malines)														
SPF dotation de base	2,0	1,2	0,8											
Union européenne	1,9	1,1	0,8											
Raccordement ferroviaire et routier Nord de l'aéroport de Zaventem - Tronçon: E19 - Gare de Bruxelles National Aéroport > SPF dotation de base														
Désenclavement Nord de l'Aéroport de Zaventem (Diabolo) Tronçon Schaeerbeek - Formation - Avenue de la Woluwe	66,9	3,8	10,2	9,5	16,0	18,6	8,7					0,2		
SPF dotation de base	65,0	3,6	8,6	9,3	16,0	18,6	8,7					0,2		
Union européenne	1,9	0,2	1,5	0,2										
Vidange WC trains dans les faisceaux > SPF dotation de base	11,3		0,9	1,7	2,1	2,5	2,1	2,0						
Suppression de traversées voyageurs > SPF dotation de base	10,8		4,6	0,1									6,1	
Réalisation de la courbe de Ter Doest > SPF dotation de base	0,2	0,2												

Classe >Programme (SAP Groupe) >Mode de financement (SAP Groupe)	Total	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Extensions de capacité pour plan de transport 2025/2025+ > SPF dotation de base	600			0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	32,6	85,9	190	291
<b>—Marchandises</b>	<b>613</b>	<b>117</b>	<b>36,0</b>	<b>24,7</b>	<b>19,6</b>	<b>23,0</b>	<b>12,2</b>	<b>24,0</b>	<b>45,7</b>	<b>83,5</b>	<b>85,8</b>	<b>78,4</b>	<b>46,2</b>	<b>16,4</b>
Liefenshoek Raillink > SPF dotation de base	86,6	74,2	12,2	0,2										
Augmentation de la capacité L27A - Y Krijgsbaan (Mortsel) > SPF dotation de base	82,0							2,0	7,3	21,1	15,9	19,8	12,9	3,0
Augmentation de la capacité L27A - Y 'Oude Landen' (Ekeren) > SPF dotation de base	79,0							1,9	2,0	17,6	20,3	21,0	14,2	2,0
Rhin d'Acier > SPF dotation de base	15,9	14,0	1,9											
L51, L51A et L51C: Bruges-Dudzele Construction 3 ème voie > SPF dotation de base	82,9	7,7	1,7	1,0	0,5	0,5	2,0	8,9	22,3	18,4	10,0	7,0	2,9	
Installations de pesée automatiques > SPF dotation de base	9,4		1,8	1,8	2,1	1,8	1,9							
HKM: Longueur Utile 750m (hors grands Programs) > SPF dotation de base	27,1						0,7	2,1	2,2	3,3	6,2	4,2	4,2	4,2
Grill de Kinkempois > SPF dotation de base	15,1				2,3	0,8		2,1	1,0	2,7	6,3			
Obesco <sup>2</sup> - rac. Holcim > SPF dotation de base	1,8			0,4	0,8	0,7								
L132: voie d'évitement de Rossignol + L150 Carmeuse > SPF dotation de base	4,5				1,5	1,5	0,4				1,1			
Pont d'Anvers : rive gauche > SPF dotation de base	41,2	5,0				1,0	0,0	0,8	1,2	7,6	9,6	5,6	5,2	5,2
Pont d'Anvers : rive droite > SPF dotation de base	16,5	1,7	1,8						3,0	3,2		6,8		
Masterplan Zeebrugge (SPV Zwankeandamme)	113	12,6	16,1	20,8	12,3	16,2	7,2	5,4	5,4	8,1	9,1			
SPF dotation de base	3,7	3,7												
Financement indirect via SPV	109	8,9	16,1	20,8	12,3	16,2	7,2	5,4	5,4	8,1	9,1			
Port de Zeebruges : extensions diverses > SPF dotation de base	10,4	0,0	0,5	0,5	0,2	0,5	0,0	0,6	1,0	1,3	2,1	1,5	1,0	1,0
Port de Gand: extensions diverses > SPF dotation de base	3,7	2,1						0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,5	0,5
L147 - Auvelais-Fleurus - Mise à double voie > SPF dotation de base	23,5										5,2	12,5	5,2	0,5
<b>—Mixte</b>	<b>738</b>	<b>55,2</b>	<b>29,3</b>	<b>20,7</b>	<b>29,7</b>	<b>18,7</b>	<b>13,0</b>	<b>44,2</b>	<b>66,9</b>	<b>127</b>	<b>144</b>	<b>116</b>	<b>52,2</b>	<b>21,4</b>
L25: by-pass Malines > SPF dotation de base	68,7	10,8	11,5	8,3	22,8	15,3		3,0	5,0	19,0	19,3	8,0	4,0	
Complex offerbeek > SPF dotation de base	58,3													
Mesures d'augmentation capacité zone Bruxelles-Midi > SPF dotation de base	83,6	14,6	9,0	1,2	0,7	0,2	1,0	0,3	0,2	15,3	13,4	13,6	10,5	3,5
Mesures d'Augmentation de Capacité Zone Bruxelles-Nord – Schaarbeek > SPF dotation de base	141	3,2	3,0	6,7	1,5	1,3	1,0	0,2	0,5	16,1	36,8	38,8	23,3	8,5
L50A Gand - Bruges : 3ème et 4ème voies > SPF dotation de base	269	15,3	3,7	4,5	2,1	0,7	9,0	22,9	41,3	58,5	60,2	45,4	5,2	
Extensions diverses Infrabel - Zone Bruxelles > SPF dotation de base	6,7	0,4					0,4	1,0	0,2	0,5	1,7	0,8	0,8	0,8
Extensions diverses Infrabel - Zone Anvers > SPF dotation de base	16,7						0,0	2,1	3,6	2,1	2,1	2,7	2,1	2,1
Extensions diverses Infrabel - Zone Gand > SPF dotation de base	16,7	0,2					0,0	1,9	3,6	2,1	2,1	2,7	2,1	2,1

Classe >Programme (SAP Groupe) >Mode de financement (SAP Groupe)	Total	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Extensions diverses Infrabel - Zone Liège > SPF dotation de base	16,7						0,0	2,1	2,1	2,0	4,2	2,1	2,1	2,1
Extensions diverses Infrabel - Zone Charleroi > SPF dotation de base	16,7						0,0	2,1	2,1	2,1	4,1	2,1	2,1	2,1
Rationalisation gare de Quévy > SPF dotation de base	10,0				2,7	1,2	0,5	3,5	1,0	1,2				
L25: adaptation du tracé à Duffel > SPF dotation de base	2,5	1,9	0,6											
Bifurcation Ledeborg, Melle et Schellebelle > SPF dotation de base	21,9	0,4					1,0	5,2	7,3	8,0				
L130 - Namur-Charleroi - Augmentation de vitesse > SPF dotation de base	6,2	4,7	1,4											
L130A: renforcement > SPF dotation de base	0,4	0,1												0,3
ICAT MAX - plan de transport 2013 > SPF dotation de base	3,6	3,6												
<b>___ Chaîne de mobilité</b>	<b>3.006</b>	<b>239</b>	<b>210</b>	<b>236</b>	<b>211</b>	<b>240</b>	<b>257</b>	<b>275</b>	<b>296</b>	<b>267</b>	<b>242</b>	<b>199</b>	<b>171</b>	<b>163</b>
<b> --Renouvellement / amélioration</b>	<b>1.730</b>	<b>116</b>	<b>71,3</b>	<b>75,1</b>	<b>96,2</b>	<b>120</b>	<b>142</b>	<b>155</b>	<b>182</b>	<b>179</b>	<b>170</b>	<b>148</b>	<b>131</b>	<b>143</b>
<b> -Gares et points d'arrêt</b>	<b>1.215</b>	<b>50,0</b>	<b>42,9</b>	<b>47,0</b>	<b>68,8</b>	<b>76,5</b>	<b>91,4</b>	<b>112</b>	<b>137</b>	<b>134</b>	<b>131</b>	<b>117</b>	<b>101</b>	<b>106</b>
Gares et parkings - Global > Fonds propres	39,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0
Bruxelles-Central > SPF dotation de base	0,6	0,4	0,3											
Bruxelles-Congrès > SPF dotation de base	2,9	0,1										0,0	1,5	1,3
Bruxelles-Luxembourg > SPF dotation de base	0,1	0,1												
Bruxelles-Nord > SPF dotation de base	65,0	10,4	9,3	4,8	9,3				1,9	1,9	5,6	5,0	5,0	11,8
Bruxelles-Schuman > SPF dotation de base	0,0	0,0												
Bruxelles-Midi > SPF dotation de base	0,5	0,5												
Eterbeek > SPF dotation de base	11,1	0,1			0,0	4,7	3,8	1,6	1,0					
Jette > SPF dotation de base	1,4	0,4	0,4									0,5		
Hal > SPF dotation de base	6,3	0,0		0,0							2,9	3,4		
Divers CE > SPF dotation de base	29,9	1,7	0,0	1,8	2,4	2,7	2,7	2,7	2,2	2,2	2,5	2,5	3,1	3,1
Anvers-Berchem > SPF dotation de base	15,0	0,0							3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	
Anvers-Central > SPF dotation de base	0,3	0,3												
Hasselt > SPF dotation de base	8,6	0,4							2,5	4,1	1,6			
Louvain > SPF dotation de base	6,7	4,6	1,4		0,3	0,3								
Malines > SPF dotation de base	0,0	0,0												
Vilvorde > SPF dotation de base	18,3	0,0					2,6	5,2	4,2	3,1	2,1	1,0		
Aarschot > SPF dotation de base	3,4				0,1	0,1	1,3	1,8						
Diest > SPF dotation de base	2,6											0,6	1,0	1,0

Classe >Programme (SAP Groupe) >Mode de financement (SAP Groupe)	Total	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Divers NE > SPF dotation de base	140	1,0	1,4	9,2	9,0	7,4	11,2	12,0	23,6	19,2	14,0	8,2	11,0	13,0
Alost > SPF dotation de base	3,8	0,1		0,0	0,3	0,3						1,3	1,7	
Bruges > SPF dotation de base	18,5	4,0	0,9	0,3	0,6	3,6	4,6	4,7						
Denderleeuw > SPF dotation de base	24,9	0,5	0,1	2,1	6,5	7,2	6,2	2,3						
Termonde > SPF dotation de base	19,8	0,0	0,0	0,0	0,0	2,6	4,3	5,3	5,2	2,3				
Gand-Dampoort > SPF dotation de base	20,0	0,0						8,0	5,5	6,5				
Gand-Saint-Pierre > SPF dotation de base	2,4	0,0						0,1	0,3	1,5	0,5			
Courtrai > SPF dotation de base	31,4	0,0					2,0	7,2	7,2	7,2	7,2	0,5		
Ostende	18,9	2,7	6,4	2,4	0,4	2,2	2,9	2,0						
SPF dotation de base	13,7	2,4	6,0	2,1	0,1	1,0	1,0	1,0						
Fonds propres	5,3	0,3	0,3	0,3	0,3	1,1	1,9	0,9						
Saint-Nicolas > SPF dotation de base	3,7	0,2	3,4	0,0										
Zottegem > SPF dotation de base	26,4	0,0							3,4	6,8	7,2	5,8	1,6	1,6
Roulers > SPF dotation de base	0,3	0,1	0,2											
Divers NO	179	1,6	3,5	8,5	7,1	6,8	7,0	8,6	25,2	18,3	21,9	24,0	20,4	25,5
SPF dotation de base	178	1,5	3,5	8,5	7,1	6,8	7,0	8,6	25,2	18,3	21,9	24,0	20,4	25,5
Fonds propres	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0				
Arion > SPF dotation de base	2,9	0,8	1,2	0,9										
Gembloux > SPF dotation de base	0,0	0,0												
Libramont > SPF dotation de base	1,3	0,1	0,5	0,7										
Liège-Guillemins > SPF dotation de base	0,0	0,0												
Liège-Palais > SPF dotation de base	2,5							1,5	0,7	0,3				
Namur > SPF dotation de base	4,2	0,5	0,9	1,4	1,2	0,2								
Oignies > SPF dotation de base	0,1	0,1												
Louvain-la-Neuve > SPF dotation de base	11,5								1,5	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0
Divers SE > SPF dotation de base	62,1	1,6	2,4	1,5	4,0	4,4	5,2	4,3	3,6	3,3	11,4	6,9	6,5	7,0
Ath > SPF dotation de base	6,2	0,8	0,1		0,0	0,0	0,0			2,1	2,1	1,0		
Braine-l'Alleud > SPF dotation de base	0,2													0,2
Charleroi-Sud > SPF dotation de base	80,0	0,6	0,9	1,3	13,8	13,8	14,2	14,7	10,2	10,6				
Mons > SPF dotation de base	0,0	0,0												

Classe >Programme (SAP Groupe) >Mode de financement (SAP Groupe)	Total	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Nivelles > SPF dotation de base	0,0	0,0												
Tournai > SPF dotation de base	6,0	0,3	0,1	0,3				1,0	1,7	1,5	1,0			
Enghien > SPF dotation de base	5,8	0,1						0,1	1,0	2,5	0,7	1,0	0,1	0,5
Braine-le-Comte > SPF dotation de base	4,6	0,3						0,9	1,0	2,4				
Divers SO	62,7	1,8	1,4	1,4	4,8	4,1	3,6	6,5	3,9	5,7	7,6	7,4	7,1	7,5
SPF dotation de base	62,7	1,8	1,4	1,4	4,8	4,1	3,6	6,5	3,9	5,7	7,6	7,4	7,1	7,5
Fonds propres	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0									
Travaux d'accueil divers - Zone Bruxelles > SPF dotation de base	2,4	0,7	0,0	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2
Travaux d'accueil divers - Zone Anvers > SPF dotation de base	16,9	0,6	0,5	1,2	0,3	1,3	1,4	1,4	1,4	1,4	2,8	2,0	1,4	1,4
Travaux d'accueil divers - Zone Gand > SPF dotation de base	21,3	1,0	0,5	1,5	0,6	1,6	1,7	1,7	1,7	1,7	3,1	3,0	1,7	1,7
Travaux d'accueil divers - Zone Liège > SPF dotation de base	8,4	1,9	0,0	0,5	1,3	1,0	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,0	0,4	0,5
Travaux d'accueil divers - Zone Charleroi > SPF dotation de base	6,1		0,0	0,5	0,7	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	1,4	0,5	0,5
Rehaussement quais - Zone Bruxelles > SPF dotation de base	0,3	0,0				0,3								
Rehaussement quais - Zone Anvers > SPF dotation de base	67,3	0,7	0,2	0,2	0,0	0,0	1,0	2,2	7,5	7,6	11,4	14,7	12,5	9,3
Rehaussement quais - Zone Gand > SPF dotation de base	65,7	2,6	1,8	0,2	0,0	0,1	1,0	2,3	7,2	7,3	11,1	10,9	12,2	9,1
Rehaussement quais - Zone Liège > SPF dotation de base	21,1	0,8	0,0	0,8	0,4	3,1	3,8	3,9	1,5	1,5	1,4	1,5	1,3	1,3
Rehaussement quais - Zone Charleroi > SPF dotation de base	28,5	0,1	0,0	0,5	0,4	3,1	4,7	4,0	2,9	2,2	2,2	3,6	2,6	2,2
Gestion Immobilière > Fonds propres	26,4	2,2	2,1	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0
Gestion centralisée des gares > SPF dotation de base	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
<b>—Parkings</b>	<b>98,0</b>	<b>4,3</b>	<b>5,4</b>	<b>3,0</b>	<b>2,3</b>	<b>13,8</b>	<b>12,7</b>	<b>10,9</b>	<b>12,8</b>	<b>13,1</b>	<b>11,1</b>	<b>4,6</b>	<b>1,2</b>	<b>3,0</b>
Bruxelles-Central > SPF dotation de base	0,0	0,0												
Bruxelles-Nord > SPF dotation de base	0,0	0,0												
Bruxelles-Midi > SPF dotation de base	0,0	0,0												
Divers CE > SPF dotation de base	0,9	0,3	0,3	0,1						0,4				0,1
Hasselt > SPF dotation de base	0,4													
Diest > SPF dotation de base	0,5	0,0	0,1	0,2	0,2									
Divers NE > SPF dotation de base	0,4	0,3												0,1
Alost > SPF dotation de base	0,2	0,2												
Denderleeuw > SPF dotation de base	15,1				1,6	5,0	5,0	3,5						
Termonde > SPF dotation de base	20,2		0,0	0,0	0,0	6,4	5,2	6,0	2,5					

Classe >Programme (SAP Groupe) >Mode de financement (SAP Groupe)	Total	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Courtrai > SPF dotation de base	0,0	0,0												
Saint-Nicolas > SPF dotation de base	1,3									1,3				
Zoitegem > SPF dotation de base	16,5								5,6	6,5	4,5			
Divers NO > SPF dotation de base	34,4	2,2	2,8	2,0	0,5	1,9	1,9	0,8	4,3	4,6	6,6	3,6	0,9	2,3
Arlon > SPF dotation de base	1,0							0,3	0,4	0,3				
Namur > SPF dotation de base	0,6		0,6											
Divers SE > SPF dotation de base	3,6	0,5	0,5			0,3	0,4	0,3				1,0	0,3	0,3
Charleroi-Sud > SPF dotation de base	0,0	0,0												
Mons > SPF dotation de base	0,1	0,1												
Tournai > SPF dotation de base	0,2	0,1	0,1											
Braine-le-Comte > SPF dotation de base	1,3		0,8	0,5										
Divers SO > SPF dotation de base	1,4	0,5	0,2	0,1	0,1	0,1	0,1							0,2
<b>—Security</b>	<b>52,4</b>	<b>3,4</b>	<b>4,0</b>	<b>2,8</b>	<b>3,5</b>	<b>1,9</b>	<b>4,3</b>	<b>5,1</b>	<b>5,1</b>	<b>4,5</b>	<b>5,1</b>	<b>3,8</b>	<b>2,4</b>	<b>6,4</b>
Sécurité > SPF dotation de base	47,0	3,0	3,7	2,4	3,0	1,7	4,3	4,7	4,8	3,9	4,2	3,2	2,1	6,0
Divers SECURAIL > SPF dotation de base	5,4	0,4	0,3	0,4	0,5	0,2	0,1	0,4	0,3	0,6	0,9	0,6	0,2	0,4
<b>—Technologies voyageur</b>	<b>365</b>	<b>57,9</b>	<b>19,0</b>	<b>22,3</b>	<b>21,6</b>	<b>28,2</b>	<b>33,4</b>	<b>27,4</b>	<b>27,4</b>	<b>27,3</b>	<b>22,3</b>	<b>23,3</b>	<b>26,0</b>	<b>28,4</b>
SNCB Mobility - Accueil voyageurs > SPF dotation de base	13,0	3,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8
SNCB Mobility - Certification ISO 9001 > SPF dotation de base	0,2	0,2												
SNCB Mobility - Distribution dans les gares > SPF dotation de base	14,3	3,5	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9
SNCB Mobility - Automates (ex-7050) > SPF dotation de base	14,2	14,2												
SNCB Europe - Transporteur > Fonds propres	10,0	2,6	0,4	0,4	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7
SNCB Mobility - Image et identité > SPF dotation de base	13,7	0,3	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1
SNCB Mobility - Plan de transport > SPF dotation de base	1,5	1,0	0,5											
SNCB Europe - Distributeur > Fonds propres	10,2	2,0	0,4	0,4	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7
PIDAAS > SPF dotation de base	39,7	4,7	3,7	3,5	2,8	4,4	4,5	4,2	4,6	2,4	1,3	1,3	1,3	1,3
Information aux voyageurs : Sonorisation > SPF dotation de base	9,7	0,8	0,6	0,8	1,0	1,2	0,8	0,6	0,6	0,9	0,6	0,5	0,5	0,6
Information aux voyageurs : STA > SPF dotation de base	1,6	0,2	0,1	0,0	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,2	0,1	0,2
Information aux voyageurs : Divers > SPF dotation de base	13,3	0,8	1,1	1,2	0,7	1,0	2,4	0,8	0,8	1,0	0,7	0,7	1,0	1,0
(Equipements) gares et PANGS > SPF dotation de base	96,9	3,3	4,0	6,1	3,6	8,0	12,0	8,1	7,7	9,7	6,2	7,0	9,5	11,8
Customer Relations Management	0,5	0,5												



Classe >Programme (SAP Groupe) >Mode de financement (SAP Groupe)	Total	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
SPF dotation de base	0,5	0,5												
Fonds propres	0,0	0,0												
Distribution	3,5	3,5												
SPF dotation de base	3,3	3,3												
Fonds propres	0,2	0,2												
Informationisation SNCB Mobility - Information aux voyageurs (ex-4770) > SPF dotation de base	3,3	3,3												
Informationisation SNCB Mobility - Ventés dans les gares (ex-4770) > SPF dotation de base	0,4	0,4												
Informationisation SNCB Mobility - IBIS (ex-4770) > SPF dotation de base	0,6	0,6												
Informationisation SNCB Mobility - Autres canaux de vente (ex-4770) > SPF dotation de base	0,2	0,2												
Informationisation SNCB Mobility - Planification (ex-4770) > SPF dotation de base	0,8	0,8												
Informationisation SNCB Mobility - RDV-tools (ex-4770) > SPF dotation de base	2,0	2,0												
Informationisation SNCB Mobility - opérations diverses (ex-4770) > SPF dotation de base	0,9	0,9												
Informationisation SNCB Mobility > SPF dotation de base	69,6		2,3	2,3	6,5	6,5	6,5	6,5	6,5	6,5	6,5	6,5	6,5	6,5
Chipcard - MOBIB > SPF dotation de base	4,0	4,0												
Informationisation SNCB Europe > Fonds propres	24,5	2,6	1,2	2,7	1,8	1,8	1,8	1,8	1,8	1,8	1,8	1,8	1,8	1,8
SNCB Europe Transporteur > Fonds propres	0,8	0,2	0,4	0,2										
SNCB Europe autres > Fonds propres	0,7	0,3	0,2	0,2										
Divers Communication > SPF dotation de base	14,4	1,1	1,3	1,7	0,9	0,9	1,1	1,1	1,1	0,8	1,0	1,1	1,1	1,0
<b>Adaptation de la capacité</b>	<b>1.276</b>	<b>124</b>	<b>138</b>	<b>161</b>	<b>115</b>	<b>119</b>	<b>115</b>	<b>120</b>	<b>114</b>	<b>87,4</b>	<b>72,4</b>	<b>50,3</b>	<b>39,9</b>	<b>19,9</b>
—Gares et points d'arrêt	<b>855</b>	<b>63,0</b>	<b>79,3</b>	<b>111</b>	<b>83,4</b>	<b>89,9</b>	<b>78,5</b>	<b>100</b>	<b>90,0</b>	<b>65,1</b>	<b>54,4</b>	<b>25,2</b>	<b>14,3</b>	<b>0,8</b>
Bruxelles-Nord > SPF dotation de base	0,0	0,0												
Bruxelles-Midi > SPF dotation de base	158	3,7	3,2	6,2	10,6	19,1	13,9	20,3	18,2	16,5	19,5	18,0	8,3	
Etterbeek	7,3				3,7	3,7								
SPF dotation de base	3,3				1,7	1,7								
Tiers publics	4,0				2,0	2,0								
Anvers-Central > SPF dotation de base	0,9		0,9											
Hasselt > SPF dotation de base	26,2								3,1	7,7	7,0	4,2	4,2	
Louvain > SPF dotation de base	1,6	0,1	1,5											
Malines	109	0,3	0,1	10,9	8,4	10,4	13,3	18,8	18,4	15,0	13,0			
SPF dotation de base	108	0,2	0,1	10,8	8,4	10,4	13,3	18,8	18,4	15,0	13,0			

Classe >Programme (SAP Groupe) >Mode de financement (SAP Groupe)	Total	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
<i>Fonds propres</i>														
Alost	1,3	0,1	0,4	0,4	0,4									
SPF dotation de base	1,1	0,0	0,3	0,4	0,4									
<i>Fonds propres</i>														
Gand-Saint-Pierre > SPF dotation de base	226	23,3	22,8	24,0	22,8	17,1	20,8	41,3	28,4	14,4	10,8			
Courtrai > SPF dotation de base	40,6				3,7	10,5	11,0	7,9	7,6					
Ostende > SPF dotation de base	35,3	5,6	10,8	5,5	5,0	3,7	4,8							
Roulers	8,5	4,4	2,1	2,0	0,0									
SPF dotation de base	7,3	3,8	1,5	2,0	0,0									
<i>Fonds propres</i>														
Divers NO > SPF dotation de base	1,2	0,6	0,6											
Liège-Guillemins > SPF dotation de base	8,3		1,0							1,1	1,6	3,0	1,8	0,8
Liège-Palais > SPF dotation de base	3,0	2,0												
Liège-Palais > SPF dotation de base	3,8		0,5	1,8	1,5									
Ottignies > SPF dotation de base	63,4			0,2	7,5	9,0	10,2	10,6	13,5	9,9	2,5			
Charleroi-Sud > SPF dotation de base	0,1		0,1											
Mons	150	22,1	35,4	58,2	17,8	14,5	2,5							
SPF dotation de base	113	16,8	23,3	38,5	17,8	14,5	2,5							
<i>Tiers publics</i>														
Tiers publics	10,2	0,6	2,5	7,0										
<i>Divers tiers</i>														
Divers tiers	27,0	4,6	9,6	12,8										
Rénovation et couverture des quais de Bruxelles-Midi > SPF dotation de base	12,5	1,4	0,5	1,5	2,1	2,1	2,0	1,6	0,8	0,4				
<b>—Parkings</b>	<b>358</b>	<b>58,3</b>	<b>57,0</b>	<b>48,1</b>	<b>27,5</b>	<b>25,7</b>	<b>31,3</b>	<b>11,8</b>	<b>13,5</b>	<b>14,8</b>	<b>13,7</b>	<b>20,9</b>	<b>20,5</b>	<b>14,8</b>
Hal > SPF dotation de base	5,5	0,2	2,5	2,3	0,5									
Anvers-Berchem > SPF dotation de base	10,0	3,0	2,2	0,8									1,5	2,5
Hasselt > SPF dotation de base	7,0								3,0	4,0				
Louvain > SPF dotation de base	35,6	0,1	0,5	0,0	2,0	10,4	18,6	4,1						
Malines > SPF dotation de base	48,8	9,5	14,9	7,9	3,8	3,9	3,5	3,4	1,7					
Vilvorde > SPF dotation de base	13,8										4,6	4,6	4,6	
Aarschot > SPF dotation de base	6,6	0,6	3,2	2,8										
Diest > SPF dotation de base	22,6	0,3	1,1	7,2	10,0	4,1								
Divers NE > SPF dotation de base	20,3	0,3	0,0	0,8	1,1				7,0	8,0	3,0			

Classe >Programme (SAP Groupe) >Mode de financement (SAP Groupe)	Total	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Alost > SPF dotation de base	10,5	1,3	0,9	4,3	4,0									
Ostende > SPF dotation de base	12,1	6,8	5,4											
Roulers > SPF dotation de base	8,0	7,4	0,3	0,0	0,3									
Divers NO > SPF dotation de base	12,9	0,4	0,4							1,1	2,7	5,0	1,8	1,5
Gembloux > SPF dotation de base	5,0												2,4	2,6
Libramont > SPF dotation de base	1,2												0,6	0,6
Namur > SPF dotation de base	4,9	1,0	2,3	1,6										
Louvain-la-Neuve > Financement indirect via SPV	25,1	18,8	6,3											
Divers SE > SPF dotation de base	12,8	0,0	0,9	1,0	0,5	0,5	2,0	2,4	1,8	0,8	0,4			2,4
Ath > SPF dotation de base	10,0				0,6	2,2	5,3	1,9						
Mons > SPF dotation de base	42,9	8,2	15,7	19,0										
Tournai > SPF dotation de base	6,6	0,2	0,4		1,8	2,5	1,8							
Enghien > SPF dotation de base	4,1													
Braine-le-Comte > SPF dotation de base	20,6									1,0	3,0	8,3	5,5	2,8
Divers SO > SPF dotation de base	11,4	0,1	0,1	0,5	3,0	2,1	0,2					3,0	2,0	0,4
<b>__ Nouveaux services</b>	<b>63,3</b>	<b>2,5</b>	<b>2,2</b>	<b>2,2</b>	<b>3,7</b>	<b>3,7</b>	<b>5,7</b>	<b>7,5</b>	<b>10,5</b>	<b>7,5</b>	<b>4,3</b>	<b>4,3</b>	<b>5,1</b>	<b>4,3</b>
<b>Logistique industrielle et administrative</b>	<b>2,022</b>	<b>276</b>	<b>196</b>	<b>206</b>	<b>171</b>	<b>149</b>	<b>155</b>	<b>129</b>	<b>121</b>	<b>110</b>	<b>114</b>	<b>129</b>	<b>140</b>	<b>126</b>
<b>—Atel.et equipem. de mainten.et de contrôle</b>	<b>1.107</b>	<b>158</b>	<b>138</b>	<b>131</b>	<b>104</b>	<b>80,1</b>	<b>70,4</b>	<b>64,3</b>	<b>60,9</b>	<b>54,8</b>	<b>54,1</b>	<b>64,6</b>	<b>64,7</b>	<b>61,2</b>
SNCB Technics - Production - Divers > SPF dotation de base	1,0	1,0												
Total Ateliers Centraux Malines, Salzinnes, Genbrugge, Cuesmes	175	19,3	16,5	20,7	13,6	13,6	11,4	11,4	11,4	11,4	11,4	11,4	11,4	11,4
SPF dotation de base	173	17,8	16,5	20,7	13,6	13,6	11,4	11,4	11,4	11,4	11,4	11,4	11,4	11,4
Fonds propres	1,6	1,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Total Ateliers de Traction	208	41,7	16,5	7,2	16,8	17,5	13,5	13,5	13,5	13,5	13,5	13,5	13,5	13,5
SPF dotation de base	173	34,9	15,3	4,6	14,1	14,9	11,2	11,2	11,2	11,2	11,2	11,2	11,2	11,2
Fonds propres	34,8	6,8	1,2	2,7	2,7	2,6	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3
Nouvel atelier polyvalent Melle > SPF dotation de base	126	19,2	30,0	41,6	28,8	6,9								
Nouvel AT Kinkempois > SPF dotation de base	63,2	21,3	14,0	14,9	9,1	4,0								
Total Installations Car-wash > SPF dotation de base	15,5	12,3	3,3											
Nouvel atelier Arlon > SPF dotation de base	17,8	9,7	8,1											
Extension capacité ateliers - équipements et infrastructure > SPF dotation de base	69,6						8,7	8,7	8,7	8,7	8,7	8,7	8,7	8,7

Classe >Programme (SAP Groupe) >Mode de financement (SAP Groupe)	Total	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Ateliers Infra: Schaarbeek > SPF dotation de base	31,3	0,6	6,4	10,1	4,0	1,0	0,3	0,4	1,0	0,4	1,5	1,7	2,1	1,9
Ateliers Infra: Roulers & Wondelgem > SPF dotation de base	2,9	0,1	0,1	0,5	0,4	0,4	0,3	0,4	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Ateliers Infra: Bascoup	61,0	5,7	12,5	7,2	4,4	8,5	11,7	5,0	1,7	2,6	0,8	0,7	0,3	0,1
SPF dotation de base	39,8	1,8	1,0	1,5	4,4	8,5	11,7	5,0	1,7	2,6	0,8	0,7	0,3	0,1
Divers ou à déterminer	21,2	3,8	11,5	5,8										
CLI (incl. sécurité) - Zone Bruxelles > SPF dotation de base	1,1	1,0		0,0	0,0									
CLI (incl. sécurité) - Zone Anvers > SPF dotation de base	18,2	5,4	8,6	2,1	1,1	0,9	0,2							
CLI (incl. sécurité) - Zone Gand > SPF dotation de base	15,2	2,2	4,7	5,2	1,2	1,1	0,8							
CLI (incl. sécurité) - Zone Liège > SPF dotation de base	20,6	2,2	1,1	2,5	1,5	2,7	2,5	4,0	4,0					
CLI (incl. sécurité) - Zone Charleroi > SPF dotation de base	10,7	3,8	1,0				1,3	2,6	2,0					
Divers LABO > SPF dotation de base	3,5	0,1	0,3	0,3	0,2	0,2	0,5	0,3	0,6	0,2	0,2	0,1	0,2	0,5
Facility Services > SPF dotation de base	4,4	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3
Contrôles légaux > SPF dotation de base	0,6	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Acquisition engins lourds et automobiles > SPF dotation de base	261	11,6	14,6	18,8	23,0	23,0	18,8	17,6	17,6	17,6	17,6	28,0	28,0	24,7
<b>—Bâtiments de service et de bureau</b>	<b>325</b>	<b>38,1</b>	<b>19,9</b>	<b>33,0</b>	<b>28,4</b>	<b>29,3</b>	<b>28,3</b>	<b>22,8</b>	<b>19,2</b>	<b>17,2</b>	<b>18,9</b>	<b>22,5</b>	<b>22,7</b>	<b>24,6</b>
Bruxelles-Central > SPF dotation de base	18,5									1,8	3,7	3,7	3,7	5,6
Bruxelles-Nord > SPF dotation de base	5,9	0,7	2,8	2,4										
Bruxelles-Midi > SPF dotation de base	0,7	0,7												
Divers CE > SPF dotation de base	0,0	0,0												
Anvers-Berchem > SPF dotation de base	5,5	0,2					1,6	2,1	1,6					
Anvers-Central > SPF dotation de base	8,1													
Louvain > SPF dotation de base	13,9	0,0	2,8	5,2	4,2	1,7								
Divers NE > SPF dotation de base	0,1			0,0	0,0									
Alost > SPF dotation de base	1,1		0,1	0,1	0,9									
Gand-Saint-Pierre > SPF dotation de base	48,3	17,1		12,0	14,2	5,0								
Ostende > Fonds propres	5,3	3,6	1,7	0,0										
Divers NO > SPF dotation de base	1,4	0,1	0,1	0,3	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Arlon > SPF dotation de base	2,0								0,4	0,8	0,8			
Libramont > SPF dotation de base	1,3			0,1	0,8	0,5								
Liège-Guillemins > SPF dotation de base	2,2	0,2				2,0								

Classe >Programme (SAP Groupe) >Mode de financement (SAP Groupe)	Total	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Namur > SPF dotation de base	0,6	0,1					0,1	0,2	0,1	0,1				
Divers SE > SPF dotation de base	5,0											1,0	2,0	2,0
Charleroi-Sud > SPF dotation de base	0,3	0,3												
Mons > SPF dotation de base	11,8	0,6	0,0	0,1	0,8	2,7	3,1	2,5	1,9					
Braine-le-Comte > SPF dotation de base	0,4							0,0	0,4	0,0				
Divers SO	1,0	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,2	0,2	0,2				
SPF dotation de base	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0				
Fonds propres	0,9	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,2	0,2	0,2				
B-Logistics - Equipements d'infrastructure > Fonds propres	9,0	0,0	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8
Complexe France-Bara > SPF dotation de base	16,9	1,5	1,6	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3
Complexe Fl.Senne-Delta > SPF dotation de base	5,0	0,4	0,7	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4
Atrium > SPF dotation de base	6,6	0,1	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5
Ringstation > SPF dotation de base	2,3	0,1	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2
Autres bâtiments dir. > SPF dotation de base	5,0	0,7	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4
Bâtiments de service Infrabel - Services centraux > SPF dotation de base	3,0	1,4	0,2	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Bâtiments de service Infrabel - Zone Bruxelles > SPF dotation de base	15,3	0,1	0,8	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3	1,2	1,2	2,0	1,2	1,2
Bâtiments de service Infrabel - Zone Anvers > SPF dotation de base	28,7	2,1	1,8	2,2	0,1	1,5	3,5	4,3	2,3	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2
Bâtiments de service Infrabel - Zone Gand > SPF dotation de base	21,4	1,4	1,8	1,9	0,1	1,6	2,5	2,6	1,6	1,6	1,6	1,6	1,6	1,5
Bâtiments de service Infrabel - Zone Liège > SPF dotation de base	34,0	4,7	1,5	0,7	0,7	4,3	4,6	2,6	2,5	2,5	2,5	2,5	2,4	2,4
Bâtiments de service Infrabel - Zone Charleroi > SPF dotation de base	31,5	1,2	0,9	1,3	0,9	4,1	6,9	2,4	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	2,2
Divers H-P&E > SPF dotation de base	2,7	0,5	0,8	1,0			0,2							0,2
Musée du Chemin de Fer > SPF dotation de base	5,4			0,5	0,4	0,4	0,5	0,5	0,5	0,4	0,5	0,5	0,5	0,5
Schaerbeek-Abri matériel (faisceau M) > SPF dotation de base	0,2		0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Budget Directeur Dis. CE > SPF dotation de base	0,9	0,0	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Budget Directeur Dis. NE > SPF dotation de base	1,0	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Budget Directeur Dis. NO > SPF dotation de base	1,0	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Budget Directeur Dis. SE > SPF dotation de base	0,9	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Budget Directeur Dis. SO > SPF dotation de base	1,0	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
<b>— Informatique et télécommunication</b>	<b>510</b>	<b>73,6</b>	<b>32,8</b>	<b>35,7</b>	<b>32,4</b>	<b>33,8</b>	<b>49,4</b>	<b>34,8</b>	<b>35,1</b>	<b>31,6</b>	<b>35,0</b>	<b>36,0</b>	<b>45,9</b>	<b>33,5</b>
Informatisation B-AD > SPF dotation de base	0,5	0,3	0,2											

Classe >Programme (SAP Groupe) >Mode de financement (SAP Groupe)	Total	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
B2B Portal > SPF dotation de base	0,7	0,7												
Codes Promo > SPF dotation de base	2,3	2,3												
ERP Enhancements Vente > SPF dotation de base	0,2	0,2												
CRM Projet de suite > SPF dotation de base	2,7	2,7												
EIM Projet de suite > SPF dotation de base	1,1	1,1												
FAQ - Frequently asked questions > SPF dotation de base	0,1	0,1												
Portal Projet de suite > SPF dotation de base	0,4	0,4												
EIM - Enterprise Information Management > SPF dotation de base	1,6	1,6												
BI - Business Information	1,8	1,8												
SPF dotation de base	1,7	1,7												
Fonds propres	0,1	0,1												
Echange de données > SPF dotation de base	4,5	3,2	1,3											
ERP Enhancements - Opérations > SPF dotation de base	1,9	1,9												
ERP Enhancements - Approvisionnement > SPF dotation de base	2,5	1,0	1,0	0,5										
ERP Enhancements - Tools and methods > SPF dotation de base	1,7	1,7												
ERP Enhancements - Finances > SPF dotation de base	0,7	0,7												
SAP HR venvolproject > SPF dotation de base	1,8	1,8												
Enterprise Resources Planning (ERP) > SPF dotation de base	2,4	2,4												
SAP - HR > SPF dotation de base	2,8	2,7	0,1											
Régistration des activités	2,0	2,0												
SPF dotation de base	1,8	1,8												
Fonds propres	0,2	0,2												
ERP AT TGV Forest > Fonds propres	2,1	2,1												
Planning & maintenance installations et bâtiments > SPF dotation de base	0,8	0,8	0,0											
Portal > SPF dotation de base	0,8	0,7	0,1											
Informatisation SNCB Technics - Production > SPF dotation de base	36,6	7,4	2,0	2,0	1,4	1,4	8,3	1,4	1,4	1,4	1,4	1,4	5,8	1,4
Support conducteurs de train - IDA > SPF dotation de base	25,3	3,6	2,1	1,8	0,7	0,7	7,5	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	5,0	0,7
Logbook électronique matériel de traction > SPF dotation de base	0,8	0,5	0,3											
SNCB Mobility - ICT Hardware - Bureautique > SPF dotation de base	0,6	0,6												
Informatisation B-CS > SPF dotation de base	2,8	0,4	0,3	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2

Classe >Programme (SAP Groupe) >Mode de financement (SAP Groupe)	Total	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Renouvellement équipements informatique SNCB	15,8	1,4	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2
SPF dotation de base	14,5	1,3	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1
Fonds propres	1,3	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Developpements ICT divers > SPF dotation de base	33,1			3,0	3,6	3,6	3,6	3,7	3,2	2,5	2,5	2,5	2,5	2,3
Informatisation Finances > SPF dotation de base	12,9	0,8	0,8	1,0	0,9	0,9	1,1	1,1	1,1	0,8	1,0	1,1	1,1	1,0
Personal Computing > SPF dotation de base	17,1	0,6	1,1	1,4	1,7	1,6	1,4	1,3	1,4	1,1	1,3	1,4	1,4	1,3
Dév. .mnt.&util. appl.IT > SPF dotation de base	112	7,1	6,8	6,7	6,7	7,5	9,6	9,9	9,9	7,8	9,2	10,3	10,5	9,6
Développement système IT > SPF dotation de base	43,2	1,7	2,9	3,2	2,9	3,6	4,1	3,4	3,4	2,9	3,5	4,2	3,6	3,6
Téléphonie > SPF dotation de base	36,9	1,2	1,2	2,5	3,6	3,1	2,3	2,3	2,7	4,5	4,2	2,9	3,8	2,6
Proj. d'invest. Télécom > SPF dotation de base	33,9	1,7	1,8	2,3	1,8	2,5	2,9	2,9	3,2	2,3	3,1	3,0	3,6	2,8
Informatisation H-ST > SPF dotation de base	11,5	1,0	1,8	1,8	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7
Informatisation HR > SPF dotation de base	43,1	5,1	4,7	4,9	3,7	3,6	3,2	2,7	2,7	2,3	2,4	2,6	2,6	2,5
Equipements bureautiques Infrabel > SPF dotation de base	33,9	2,6	2,6	2,6	2,6	2,6	2,6	2,6	2,6	2,6	2,6	2,6	2,6	2,6
Process Improvement Projects > SPF dotation de base	5,3	5,3												
Divers Communication > SPF dotation de base	6,4	0,2	0,2	0,3	0,3	0,4	0,5	0,5	0,5	0,5	0,6	0,7	0,8	0,8
Divers Services Généraux > SPF dotation de base	2,0	0,2	0,2	0,1	0,1	0,1	0,2	0,1	0,1	0,1	0,1	0,2	0,2	0,1
Divers H-P&E > SPF dotation de base	0,0	0,0												
Bureautique - Copy shop > SPF dotation de base	1,3	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
<b>—Charroi automobile</b>	<b>33,8</b>	<b>1,9</b>	<b>2,2</b>	<b>2,2</b>	<b>2,7</b>	<b>2,7</b>	<b>3,2</b>	<b>2,7</b>	<b>2,7</b>	<b>2,7</b>	<b>2,7</b>	<b>2,7</b>	<b>2,7</b>	<b>2,7</b>
Véhicules automobiles > Fonds propres	18,7	0,7	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5
Charroi automobile	15,1	1,2	0,7	0,7	1,2	1,2	1,7	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2
SPF dotation de base	12,5	1,0	0,5	0,5	1,0	1,0	1,5	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0
Fonds propres	2,6	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2
<b>— Divers</b>	<b>47,3</b>	<b>4,9</b>	<b>2,9</b>	<b>3,2</b>	<b>3,6</b>	<b>3,4</b>	<b>3,4</b>	<b>4,0</b>	<b>3,4</b>	<b>3,5</b>	<b>3,8</b>	<b>3,7</b>	<b>3,8</b>	<b>3,7</b>
SNCB Mobility - Mobilier des locaux de service et outils de production > SPF dotation de base	7,3	2,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4
B-CS - Divers	11,0	0,4	1,0	1,1	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9
SPF dotation de base	6,2	0,1	0,5	0,6	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5
Fonds propres	4,7	0,2	0,5	0,5	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4
Divers Communication > SPF dotation de base	1,2	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,2	0,1	0,1	0,1	0,2	0,1
Divers Services Généraux > SPF dotation de base	0,0	0,0		0,0					0,0					

Classe >Programme (SAP Groupe) >Mode de financement (SAP Groupe)	Total	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Divers H-P&E > SPF dotation de base	0,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Divers CPS > SPF dotation de base	2,4	0,1	0,1	0,1	0,3	0,1	0,1	0,4	0,1	0,1	0,4	0,2	0,1	0,1
Divers S&E > SPF dotation de base	1,2	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Divers Human resources > SPF dotation de base	3,7	0,3	0,3	0,3	0,3	0,2	0,3	0,3	0,2	0,2	0,2	0,3	0,4	0,3
Services généraux Infabel - Divers > SPF dotation de base	1,4	0,3	0,1	0,0	0,0	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Accès au réseau - divers > SPF dotation de base	1,4	0,6	0,1	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1
Réseau - Divers > SPF dotation de base	17,6	0,7	0,6	0,9	1,5	1,5	1,5	1,5	1,6	1,6	1,6	1,6	1,6	1,6
<b>Autres</b>	<b>1.990</b>	<b>13,2</b>	<b>4,1</b>	<b>0,7</b>	<b>0,8</b>	<b>30,3</b>	<b>63,2</b>	<b>98,4</b>	<b>155</b>	<b>207</b>	<b>265</b>	<b>324</b>	<b>384</b>	<b>444</b>
<b>—Patrimoine historique</b>	<b>24,1</b>	<b>13,2</b>	<b>4,1</b>	<b>0,7</b>	<b>0,8</b>	<b>0,7</b>	<b>0,5</b>	<b>0,6</b>	<b>0,5</b>	<b>0,4</b>	<b>0,6</b>	<b>0,6</b>	<b>0,6</b>	<b>0,7</b>
Divers SO > SPF dotation de base	0,8	0,0	0,0	0,2	0,3	0,3								
Divers H-P&E > SPF dotation de base	7,2	0,6	0,5	0,5	0,6	0,5	0,5	0,6	0,5	0,4	0,6	0,6	0,6	0,7
Musée du Chemin de Fer > SPF dotation de base	14,4	10,8	3,6											
Schaerbeek-Abri matériel (faisceau M) > SPF dotation de base	1,7	1,7												
<b>— Réserves &gt; A déterminer &gt; SPF dotation de base</b>	<b>1.966</b>					<b>29,6</b>	<b>62,7</b>	<b>97,8</b>	<b>154</b>	<b>207</b>	<b>265</b>	<b>324</b>	<b>383</b>	<b>443</b>



## Annexe 2 – Synthèse financière

1.- SOURCES DE FINANCEMENT		HORS réductions conclave 11/2012 (~ -52,8 M€2012)													
		2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	
<b>1.1.- DOTATION DE BASE SPF POUR INVESTISSEMENTS ET FINANCEMENTS ASSIMILABLES</b>															
Dotation de base SPF (y compris montants réservés pour le Fonds ETCS, pour le remboursement des emprunts contractés pour les SPV de préfinancement et pour l'achèvement du projet RER) et fonds propres d'Infrabel pour missions de service public (MSP)															
REFER.	ME2012	Total	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
A	1.1.1.- RESSOURCES	24.639,1	1.487,0	1.462,4	1.689,2	1.745,7	1.802,2	1.858,7	1.915,3	1.971,8	2.028,3	2.084,8	2.141,4	2.197,9	2.254,4
	<i>Par origine</i>														
A.1	Dotation de base SPF	24.384,1	1.331,2	1.363,3	1.689,2	1.745,7	1.802,2	1.858,7	1.915,3	1.971,8	2.028,3	2.084,8	2.141,4	2.197,9	2.254,4
A.1B	SNCB	6.276,0	412,7	401,1	512,1	494,1	501,2	500,0	497,3	496,1	499,7	493,3	491,5	489,6	487,5
A.1B.a	Montants nominaux	6.352,1	444,7	445,2	512,1	494,1	501,2	500,0	497,3	496,1	499,7	493,3	491,5	489,6	487,5
A.1B.b	Réductions budgétaires	-76,1	-32,0	-44,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
A.1I	Infrabel	13.462,3	749,0	783,2	965,6	1.002,6	1.045,0	1.071,8	1.089,9	1.090,9	1.096,5	1.143,2	1.142,7	1.141,6	1.140,2
A.1I.a	Montants nominaux	13.536,7	780,1	826,5	965,6	1.002,6	1.045,0	1.071,8	1.089,9	1.090,9	1.096,5	1.143,2	1.142,7	1.141,6	1.140,2
A.1I.b	Réductions budgétaires	-74,4	-31,1	-43,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
A.1H	SNCB-Holding	2.679,7	169,5	178,9	211,5	248,9	226,5	224,3	230,3	230,5	225,6	183,5	183,5	183,4	183,2
A.1H.a	Montants nominaux	2.690,1	173,8	185,0	211,5	248,9	226,5	224,3	230,3	230,5	225,6	183,5	183,5	183,4	183,2
A.1H.b	Réductions budgétaires	-10,4	-4,3	-6,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
A.1R	Réserves à affecter	1.966,1	0,0	0,0	0,0	0,0	29,6	62,7	97,8	154,3	206,6	264,7	323,7	383,3	443,5
A.2	Remboursement FIF2 début 2013	69,0	69,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
A.2.B	SNCB	28,7	28,7												
A.2.I	Infrabel	16,3	16,3												
A.2.H	SNCB-Holding	24,0	24,0												
A.3	Fonds propres MSP	86,8	86,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
A.3.I	Infrabel	86,8	86,8												
A.4	Financement à spécifier	99,1	0,0	99,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
A.4.I	Infrabel	99,1		99,1											
<i>Récapitulatif par entreprise</i>															
A.B	SNCB	6.304,7	441,3	401,1	512,1	494,1	501,2	500,0	497,3	496,1	499,7	493,3	491,5	489,6	487,5
A.I	Infrabel	13.664,6	852,2	882,3	965,6	1.002,6	1.045,0	1.071,8	1.089,9	1.090,9	1.096,5	1.143,2	1.142,7	1.141,6	1.140,2
A.H	SNCB-Holding	2.703,7	193,5	178,9	211,5	248,9	226,5	224,3	230,3	230,5	225,6	183,5	183,5	183,4	183,2
A.R	Réserves à affecter	1.966,1	0,0	0,0	0,0	0,0	29,6	62,7	97,8	154,3	206,6	264,7	323,7	383,3	443,5
<i>Récapitulatif par nature</i>															
A.a	Montants nominaux	24.544,9	1.398,6	1.456,7	1.689,2	1.745,7	1.802,2	1.858,7	1.915,3	1.971,8	2.028,3	2.084,8	2.141,4	2.197,9	2.254,4
A.b	Réductions budgétaires	-160,8	-67,4	-93,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
A.c	Remboursement FIF2 début 2013	69,0	69,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
A.d	Fonds propres MSP	86,8	86,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
A.e	Financement à spécifier	99,1	0,0	99,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

REFER.	ME2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	CONTENU	
B	<b>1.1.2.- CHARGES GLOBALES</b>	<b>24.628,0</b>	<b>1.450,2</b>	<b>1.491,2</b>	<b>1.604,7</b>	<b>1.728,8</b>	<b>1.817,7</b>	<b>1.888,6</b>	<b>1.929,1</b>	<b>2.010,1</b>	<b>2.207,9</b>	<b>2.168,2</b>	<b>2.247,8</b>	<b>2.164,6</b>	=B.F.+B.R.+B.E+BA	
	<i>Par destination</i>															
B.F	Opérations financières	402,8	35,1	23,9	24,6	30,6	31,3	32,0	32,4	32,9	33,5	31,0	31,1	31,8	32,5	=B.F.H
B.F.H	SNCB-Holding	402,8	35,1	23,9	24,6	30,6	31,3	32,0	32,4	32,9	33,5	31,0	31,1	31,8	32,5	=B.F.H.a+B.F.H.b+B.F.H.d+B.F.H.c
B.F.H.a	SPV axe 3 Brux.-Lux.	283,8	31,6	19,6	19,6	21,3	21,3	21,3	21,3	21,3	21,3	21,3	21,3	21,3	21,3	
B.F.H.b	SPV Zeebrugge	92,0	3,0	3,7	4,4	5,0	5,7	6,4	7,1	7,8	8,4	9,1	9,8	10,5	11,2	
B.F.H.c	SPV port Bruxelles	3,5	0,5	0,6	0,7	0,5	0,5	0,5	0,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
B.F.H.d	SPV Louvain-la-Neuve	23,4	0,0	0,0	0,0	3,8	3,8	3,8	3,8	3,8	3,8	0,6	0,0	0,0	0,0	
B.R	Achèvement RER	353,2	2,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	53,5	83,9	101,8	63,8	40,2	8,0	=B.R.I.+B.R.H
B.R.I	Infrabel	327,7	2,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	47,0	74,8	95,6	60,8	39,3	8,0	=B.R.I.V.+B.R.I.W.+B.R.I.N
B.R.I.V	Flandres	5,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,6	0,0	2,0	1,5	0,0	0,0	
B.R.I.W	Wallonie	205,2	0,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	25,4	44,4	68,9	39,9	21,5	4,9	
B.R.I.N	Non localisé	117,4	1,9	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	20,1	30,4	24,7	19,5	17,8	3,0	
B.R.H	SNCB-Holding	25,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	6,4	9,1	6,2	2,9	0,9	0,0	=B.R.H.I.+B.R.H.W.+B.R.H.N
B.R.H.V	Flandres	8,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,7	3,3	2,2	1,6	0,4	0,0	
B.R.H.W	Wallonie	16,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	5,4	5,5	3,9	1,3	0,4	0,0	
B.R.H.N	Non localisé	0,9	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,4	0,3	0,1	0,1	0,1	0,0	0,0	
B.E	Part Fonds ETCS	2.811,1	242,9	306,1	308,1	279,9	329,4	361,0	362,4	311,8	175,2	102,3	32,0	0,0	0,0	=B.E.B+B.E.I
B.E.B	SNCB	354,8	19,7	23,4	22,6	15,3	23,9	24,0	35,7	62,2	45,8	32,0	0,0	0,0	0,0	
B.E.I	Infrabel	2.456,2	223,2	282,7	285,5	264,6	305,5	337,0	326,7	249,6	125,0	56,5	0,0	0,0	0,0	=B.E.I.V+B.E.I.W+B.E.I.N
B.E.I.V	Flandres	1.384,6	93,8	107,3	111,8	159,2	208,5	226,2	225,4	152,3	62,6	37,6	0,0	0,0	0,0	
B.E.I.W	Wallonie	808,3	100,1	114,7	104,3	48,2	67,7	95,5	101,3	97,3	61,3	17,7	0,0	0,0	0,0	
B.E.I.N	Non localisé	263,4	29,3	60,7	69,4	57,3	29,2	15,2	0,0	0,0	1,1	1,1	0,0	0,0	0,0	
BA	Autres investissements	21.061,0	1.170,1	1.161,2	1.272,0	1.418,3	1.457,0	1.495,6	1.534,3	1.521,1	1.717,4	1.972,8	2.041,3	2.175,8	2.124,2	=B.A.B+B.A.I.+B.A.H+B.A.R
B.A.B	SNCB	5.943,4	373,1	392,2	411,2	492,7	491,6	496,7	478,3	381,4	441,8	562,5	485,4	540,0	396,3	
B.A.I	Infrabel	10.880,6	626,9	599,6	680,1	738,0	739,5	734,8	763,2	794,3	896,6	991,2	1.081,8	1.102,3	1.132,2	=B.A.I.V+B.A.I.W+B.A.I.N
B.A.I.V	Flandres	4.882,3	311,4	243,3	262,0	288,8	291,9	311,9	359,2	426,5	476,2	513,8	511,0	460,4	426,1	
B.A.I.W	Wallonie	3.195,8	146,2	154,2	183,8	245,7	239,9	248,6	256,8	239,9	270,7	298,7	317,5	300,4	293,4	
B.A.I.N	Non localisé	2.802,5	169,3	202,1	234,3	203,4	207,7	174,4	147,2	127,9	149,8	178,8	253,3	341,5	412,8	
B.A.H	SNCB-Holding	2.271,0	170,2	169,4	180,7	187,5	196,3	201,4	195,0	191,1	172,4	154,3	150,4	150,2	152,1	=B.A.H.I.+B.A.H.W.+B.A.H.N
B.A.H.V	Flandres	893,1	75,2	67,9	77,2	81,6	86,0	88,4	79,6	66,6	65,7	50,5	45,5	49,2	49,8	
B.A.H.W	Wallonie	465,2	26,2	39,0	45,1	40,8	45,0	46,4	41,1	37,7	32,7	23,8	26,9	29,7	30,8	
B.A.H.N	Non localisé	912,7	68,8	62,5	58,4	65,7	65,3	66,5	74,3	76,8	74,1	80,0	78,0	71,3	71,5	
B.A.R	A déterminer (réserves)	1.966,1	0,0	0,0	0,0	0,0	29,6	62,7	97,8	154,3	206,6	264,7	323,7	383,3	443,5	=A.1.R
	<i>Récapitulatif par entreprise</i>															
BB	SNCB	6.298,2	392,7	415,6	433,7	508,0	515,5	520,8	514,0	443,6	492,0	608,4	517,5	540,0	396,3	=B.E.B+B.A.B
B.I	Infrabel	13.664,5	852,2	882,3	965,6	1.002,6	1.044,9	1.071,8	1.089,9	1.090,9	1.096,5	1.143,2	1.142,6	1.141,6	1.140,2	=B.F.H.B.R.+B.E.I.+B.A.I
B.H	SNCB-Holding	2.699,2	205,3	193,2	205,3	218,2	227,6	233,4	227,4	230,4	215,1	191,5	184,4	182,9	184,6	=B.F.H.+B.R.H.+B.A.H
B.R	Réserves à affecter	1.966,1	0,0	0,0	0,0	0,0	29,6	62,7	97,8	154,3	206,6	264,7	323,7	383,3	443,5	=A.1.R

REFER.	ME2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	CONTENU	
	<b>1.1.3.- RESSOURCES vs CHARGES</b>															
	<b>(Hors réserves à affecter)</b>															
	<b>SNCB</b>															
	Ressources	6.304,7	441,3	401,1	512,1	494,1	501,2	500,0	497,3	496,1	499,7	493,3	491,5	489,6	487,5	=A.B
C.B.1	Charges	6.298,2	392,7	415,6	433,7	508,0	515,5	520,8	514,0	443,6	492,0	608,4	517,5	540,0	396,3	=B.B
C.B.2	Ecart	6,5	48,6	-14,5	78,4	-13,9	-14,3	-20,8	-16,8	52,5	7,7	-115,1	-26,0	-50,5	91,2	=C.B.+C.B.2
C.B.3	Cumul fin d'année		48,6	34,1	112,4	98,5	84,2	63,4	46,7	99,1	106,8	-8,2	-34,2	-84,7	6,5	=C.B.4 [Y-1] +C.B.3
C.B.4	Infrabel															
	Ressources	13.664,6	852,2	882,3	965,6	1.002,6	1.045,0	1.071,8	1.089,9	1.090,9	1.096,5	1.143,2	1.142,7	1.141,6	1.140,2	=A.I
C.I.1	Charges	13.664,5	852,2	882,3	965,6	1.002,6	1.044,9	1.071,8	1.089,9	1.090,9	1.096,5	1.143,2	1.142,6	1.141,6	1.140,2	=B.I
C.I.2	Ecart	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	=C.I.1+C.I.2
C.I.3	Cumul fin d'année		0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	=C.I.4 [Y-1] +C.I.3
C.I.4	SNCB-Holding															
	Ressources	2.703,7	193,5	178,9	211,5	248,9	226,5	224,3	230,3	230,5	225,6	183,5	183,5	183,4	183,2	=A.H
C.H.1	Charges	2.699,2	205,3	193,2	205,3	218,2	227,6	233,4	227,4	230,4	215,1	191,5	184,4	182,9	184,6	=B.H
C.H.2	Ecart	4,5	-11,8	-14,3	6,1	30,8	-1,1	-9,1	2,9	0,1	10,5	-8,0	-0,9	0,5	-1,3	=C.H.+C.H.2
C.H.3	Cumul fin d'année		-11,8	-26,1	-20,0	10,8	9,6	0,6	3,5	-3,6	14,1	6,2	-5,3	-5,8	4,5	=C.H.4 [Y-1] +C.H.3
C.H.4	Ensemble du Groupe SNCB															
	(Hors réserves à affecter)															
	Ressources	22.673,0	1.487,0	1.462,4	1.689,2	1.745,7	1.772,6	1.796,1	1.817,4	1.817,5	1.821,7	1.820,1	1.817,7	1.814,6	1.810,9	=C.B.+C.I.+C.H.1
C.G.1	Charges	22.661,9	1.450,2	1.491,2	1.604,7	1.728,8	1.788,1	1.825,9	1.831,3	1.764,9	1.803,5	1.943,1	1.844,5	1.864,5	1.721,1	=C.B.2,+C.I.2,+C.H.2
C.G.2	Ecart	11,1	36,8	-28,8	84,5	16,9	-15,5	-29,8	-13,8	52,6	18,2	-123,0	-26,8	-49,9	89,8	=C.G.+C.G.2
C.G.3	Cumul fin d'année		36,8	8,0	92,5	109,4	93,9	64,0	50,2	102,8	121,0	-2,0	-28,8	-78,7	11,1	=C.G.4 [Y-1] +C.G.3
C.G.4																
	ME2012															
	<b>1.1.4.- COMPOSITION DU FONDS ETCS</b>															
	<b>Total</b>	<b>2.811,1</b>	<b>242,9</b>	<b>306,1</b>	<b>308,1</b>	<b>279,9</b>	<b>329,4</b>	<b>361,0</b>	<b>362,4</b>	<b>311,8</b>	<b>175,2</b>	<b>102,3</b>	<b>32,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	
	<b>SNCB</b>	<b>354,8</b>	<b>19,7</b>	<b>23,4</b>	<b>22,6</b>	<b>15,3</b>	<b>23,9</b>	<b>24,0</b>	<b>35,7</b>	<b>62,2</b>	<b>50,2</b>	<b>45,8</b>	<b>32,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	
	Adaptation matériel roulant	354,8	19,7	23,4	22,6	15,3	23,9	24,0	35,7	62,2	50,2	45,8	32,0	0,0	0,0	
	<b>Infrabel</b>	<b>2.456,2</b>	<b>223,2</b>	<b>282,7</b>	<b>285,5</b>	<b>264,6</b>	<b>305,5</b>	<b>337,0</b>	<b>326,7</b>	<b>249,6</b>	<b>125,0</b>	<b>56,5</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	
	TBL1+	94,3	30,5	20,0	19,3	24,6	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
	ETCS	2.061,0	82,2	153,6	185,0	240,0	305,5	337,0	326,7	249,6	125,0	56,5	0,0	0,0	0,0	
	Concentration cabines	300,9	110,6	109,2	81,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	

1.2.- FONDS RER																
Le Fonds RER est alimenté par des versements de l'Etat (les derniers en 2013 et 2014). Des intérêts sont ajoutés en fonction de la trésorerie disponible. Les moyens sont utilisés pour les investissements (CAPEX et compensation en exploitation après application des normes IFRS) jusqu'à épuisement. Les investissements sont ensuite financés par le dotation de base du SPF - Référence BR																
REFER.	ME2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	CONTENU	
	<b>Total</b>	<b>769,1</b>													=D, HD, 2+D, 3+D, 4	
	<b>1.2.1.- RESSOURCES POUR INVEST.</b>															
D.1	Solde disponible fin 2012	367,0														
D.2	Versements dans le Fonds RER	410,1	234,1	176,0												
D.3	Intérêts générés	12,1	0,5	2,2	3,0	3,1	2,1	1,0	0,3							
D.4	Compensation normes IFRS	-20,1	-7,1	-3,0	-0,9	-1,9	-3,5	-2,4	-1,3							
E	<b>1.2.2.- AFFECTATION (CAPEX)</b>	<b>770,0</b>	<b>250,6</b>	<b>110,4</b>	<b>30,3</b>	<b>58,9</b>	<b>102,6</b>	<b>64,2</b>	<b>84,1</b>	<b>68,9</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	=E, H, EH	
	<i>Par entreprise et localisation</i>															
EI	Infrabel	728,0	245,3	109,5	28,8	53,7	89,7	53,2	78,7	68,9	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	=E, IV, E, IV, E, IN
EI.V	Flandres	98,3	43,4	33,7	10,5	4,5	3,1	1,5	1,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
EI.W	Wallonie	296,2	74,8	13,2	2,5	28,8	48,3	35,1	51,2	42,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
EI.N	Non localisé	333,5	127,1	62,6	15,8	20,3	38,3	16,6	26,0	26,7	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
EH	<b>SNCB-Holding</b>	<b>42,0</b>	<b>5,3</b>	<b>0,8</b>	<b>1,5</b>	<b>5,2</b>	<b>12,9</b>	<b>11,0</b>	<b>5,4</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	=E, H, V, E, H, W, E, H, N
E.H.V	Flandres	8,6	0,1	0,1	0,1	0,4	3,5	3,3	1,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
E.H.W	Wallonie	25,0	5,1	0,7	1,3	3,6	5,0	5,5	3,9	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
E.H.N	Non localisé	8,4	0,1	0,1	0,1	1,1	4,4	2,2	0,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
	<b>1.2.3.- SITUATION DU FONDS</b>															
E.1	Début d'année		367,0	344,0	408,8	380,6	322,9	218,8	153,2	68,1	-0,9	-0,9	-0,9	-0,9	-0,9	=E, 2 [Y-1]
E.2	Fin d'année		367,0	344,0	408,8	380,6	322,9	218,8	153,2	68,1	-0,9	-0,9	-0,9	-0,9	-0,9	=E, HD, 2+D, 3+D, 4-E
E.3	Variation			-23,0	64,8	-28,2	-57,7	-104,1	-65,6	-85,7	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	=E, 2-E, 1
E.t	<b>1.2.4.- INFO : DOTATION DE BASE SPF + VERSEMENTS DANS LE FONDS RER</b>															
	Total	24.955,0	1.632,7	1.632,7	1.689,2	1.745,7	1.802,2	1.858,7	1.915,3	1.971,8	2.028,3	2.084,8	2.141,4	2.197,9	2.254,4	=A, a+D, 2
<b>1.3.- FONDS PROPRES (pour secteurs hors missions de service public)</b>																
	ME2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	CONTENU	
F	<b>ENSEMBLE DU GROUPE SNCB</b>	<b>235,5</b>	<b>31,5</b>	<b>16,0</b>	<b>15,9</b>	<b>20,9</b>	<b>21,5</b>	<b>22,0</b>	<b>15,4</b>	<b>14,5</b>	<b>14,2</b>	<b>14,2</b>	<b>17,5</b>	<b>17,5</b>	=F, B, F, H, F, H	
	<i>Par entreprise</i>															
F.B	SNCB	154,3	21,3	7,9	10,2	15,2	15,1	14,8	9,0	9,0	9,0	9,0	12,3	12,3		
F.I	Infrabel	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
F.H	SNCB-Holding	81,2	10,1	8,2	5,7	5,7	6,4	7,2	6,4	5,4	5,2	5,2	5,2	5,2	5,2	

**1.4.- INVESTISSEMENTS PAR LES SPV ("Special Purpose Vehicles")**  
Charges des investissements physiques payés par des emprunts de la SNCB-Holding via des SPV. Ces emprunts sont remboursés par des prélèvements de la dotation sur la SNCB-Holding - Voir référence B.F

REFER.	ME2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	CONTENU
G	<b>ENSEMBLE DES PROJETS</b>	<b>308,9</b>	<b>43,2</b>	<b>36,1</b>	<b>27,7</b>	<b>35,9</b>	<b>26,9</b>	<b>24,9</b>	<b>23,6</b>	<b>24,8</b>	<b>9,1</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	=G.I+G.H
	<i>Par entreprise destinataire des actifs et par projet</i>														
G.I	<b>Infrabel</b>	<b>283,8</b>	<b>38,0</b>	<b>36,9</b>	<b>27,7</b>	<b>35,9</b>	<b>26,9</b>	<b>24,9</b>	<b>23,6</b>	<b>24,8</b>	<b>9,1</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	=G.I.a+G.I.b+G.I.c
G.I.a	Axe 3 Brux.-Lux.	174,3	29,1	20,8	15,3	19,7	19,7	19,5	18,1	16,6	0,0	0,0	0,0	0,0	
G.I.b	Port de Zeebrugge	109,5	8,9	16,1	20,8	16,2	7,2	5,4	5,4	8,1	9,1	0,0	0,0	0,0	
G.I.c	Port de Bruxelles	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
G.H	<b>SNCB-Holding</b>	<b>25,1</b>	<b>18,8</b>	<b>6,3</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	=G.H.d
G.H.d	Parking Louvain-la-Neuve	25,1	18,8	6,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	

**1.5.- AUTRES SOURCES DE FINANCEMENT**  
Valeur des investissements physiques. Financés directement par des tiers ou, pour le matériel roulant et les moyens TGV, via des techniques de financement dont les charges sont décrites en référence K, L.a, L.b

REFER.	ME2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	CONTENU
H	<b>ENSEMBLE DES MOYENS</b>	<b>447,1</b>	<b>330,3</b>	<b>40,6</b>	<b>56,3</b>	<b>5,1</b>	<b>5,9</b>	<b>3,7</b>	<b>2,9</b>	<b>1,8</b>	<b>0,5</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	=H.B+H.I+H.H
	<i>Par entreprise destinataire et type de financement</i>														
H.B	<b>SNCB</b>	<b>292,7</b>	<b>292,7</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	=H.B.a+H.B.b
H.B.a	Forward sale 21 AM Desiro	108,0	108,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
H.B.b	Financement matériel RER	184,7	184,7	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
H.I	<b>Infrabel</b>	<b>113,3</b>	<b>32,4</b>	<b>28,5</b>	<b>36,6</b>	<b>3,1</b>	<b>3,9</b>	<b>3,7</b>	<b>2,9</b>	<b>1,8</b>	<b>0,5</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	=H.I.a+H.I.b+H.I.c
H.I.a	Union Européenne	43,8	7,0	8,6	12,3	3,1	3,9	3,7	2,9	1,8	0,5	0,0	0,0	0,0	
H.I.b	Moyens TGV	48,4	21,5	8,4	18,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	=H.I.b.V+H.I.b.W+H.I.b.N
H.I.b.V	Flandres	23,9	0,8	4,6	18,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
H.I.b.W	Wallonie	0,3	0,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
H.I.b.N	Non localisé	24,1	20,4	3,7	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
H.I.c	A déterminer (Bascoup)	21,2	3,8	11,5	5,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
H.H	<b>SNCB-Holding</b>	<b>41,1</b>	<b>5,2</b>	<b>12,1</b>	<b>19,8</b>	<b>2,0</b>	<b>2,0</b>	<b>2,0</b>	<b>2,0</b>	<b>2,0</b>	<b>2,0</b>	<b>2,0</b>	<b>2,0</b>	<b>2,0</b>	=H.H.a
H.H.a	Divers pouvoirs publics	41,1	5,2	12,1	19,8	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	

2.- AUTRES ENGAGEMENTS FINANCIERS RELATIFS AUX INVESTISSEMENTS																
Ces éléments ne correspondent pas directement à des investissements mais constituent des engagements liés aux investissements. Les redevances pour les PPP sont également utilisées pour le calcul de la clé de répartition entre les Régions.																
REFER.	M€2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	CONTENU	
J	<b>Redevances pour PPP</b>	658,9	55,5	56,8	55,5	54,2	53,0	51,8	50,7	49,5	48,4	47,4	46,3	45,3	44,4	~J.a,J.b
	<i>Redevances à payer par Infrabel et couvertes par des dotations spécifiques</i>															
J.a	Liefkenshoek	538,8	46,2	47,6	46,3	45,0	43,8	42,6	41,4	40,3	39,2	38,1	37,1	36,1	35,1	~J.b,V,J.b,N
J.b	Diabolo	120,1	9,2	9,2	9,2	9,2	9,2	9,2	9,2	9,2	9,2	9,2	9,2	9,2	9,2	
J.b.V	Flandres	50,6	4,1	4,1	4,0	4,0	3,9	3,9	3,9	3,8	3,8	3,8	3,7	3,7	3,7	
J.b.N	Non localisé	69,6	5,1	5,2	5,2	5,3	5,3	5,3	5,4	5,4	5,4	5,5	5,5	5,5	5,6	
K	<b>Remboursement emprunt TGV</b>	174,5	15,9	15,5	15,0	14,6	14,2	13,7	13,3	13,0	12,6	12,2	11,9	11,5	11,2	
	<i>Dotation attribuée à la Holding pour le remboursement de l'emprunt contracté pour l'achèvement du réseau grande vitesse</i>															
La	<b>Financement matériel RER</b>	316,3	28,9	28,0	27,2	26,4	25,7	24,9	24,2	23,5	22,8	22,1	21,5	20,9	20,3	
	<i>Dotation attribuée à la Holding pour le financement de l'acquisition de matériel RER pour la SNCB</i>															
Lb	<b>Financement locomotives T18</b>	105,3	9,6	9,3	9,1	8,8	8,5	8,3	8,1	7,8	7,6	7,4	7,2	6,9	6,7	
	<i>Dotation attribuée à la SNCB pour le financement de l'acquisition de locomotives type 18 (opération "Forward sale") - Dans la dotation d'exploitation</i>															
Lc	<b>Financement 21 AM "Desiro"</b>	84,2	7,7	7,5	7,2	7,0	6,8	6,6	6,4	6,3	6,1	5,9	5,7	5,6	5,4	
	<i>Dotation attribuée à la SNCB-Holding pour le financement de l'acquisition de 21 automotrices "Desiro"</i>															
T	<b>Intervention des Régions pour les SPV</b>	25,5	10,2	1,9	2,3	2,1	1,6	0,0	0,0	0,0	7,4	0,0	0,0	0,0	0,0	
	<i>Paiement par les Régions d'intérêts liés au mécanisme de préfinancement</i>															

## 3.- INVESTISSEMENTS PHYSIQUES

Il s'agit d'un résumé de tous les investissements physiques (dans l'hypothèse où les réserves sont utilisées entièrement pour des investissements physiques)

ME2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	CONTENU
<b>TOTAL GENERAL</b>	<b>25.386,3</b>	<b>2.084,3</b>	<b>1.577,4</b>	<b>1.718,7</b>	<b>1.810,6</b>	<b>1.952,3</b>	<b>1.973,4</b>	<b>2.024,0</b>	<b>1.995,1</b>	<b>2.016,3</b>	<b>2.200,1</b>	<b>2.151,3</b>	<b>2.233,5</b>	<b>2.149,6</b>
<i>Par financement et destination/entreprise</i>														
<b>DOTATION ET ASSIMILABLES</b>	<b>24.225,2</b>	<b>1.415,1</b>	<b>1.467,3</b>	<b>1.580,0</b>	<b>1.698,2</b>	<b>1.786,4</b>	<b>1.856,6</b>	<b>1.896,7</b>	<b>1.886,3</b>	<b>1.976,6</b>	<b>2.176,8</b>	<b>2.137,1</b>	<b>2.216,0</b>	<b>2.132,1</b>
Achèvement RER	353,2	2,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	53,5	83,9	101,8	63,8	40,2	8,0
Infrabel	327,7	2,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	47,0	74,8	95,6	60,8	39,3	8,0
SNCB-Holding	25,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	6,4	9,1	6,2	2,9	0,9	0,0
<b>Utilisation du Fonds ETCS</b>	<b>2.811,1</b>	<b>242,9</b>	<b>306,1</b>	<b>308,1</b>	<b>279,9</b>	<b>329,4</b>	<b>361,0</b>	<b>362,4</b>	<b>311,8</b>	<b>175,2</b>	<b>102,3</b>	<b>32,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>
SNCB	354,8	19,7	23,4	22,6	15,3	23,9	24,0	35,7	62,2	50,2	45,8	32,0	0,0	0,0
Infrabel	2.456,2	223,2	282,7	285,5	264,6	305,5	337,0	326,7	249,6	125,0	56,5	0,0	0,0	0,0
<b>Autres investissements</b>	<b>21.061,0</b>	<b>1.170,1</b>	<b>1.161,2</b>	<b>1.272,0</b>	<b>1.418,3</b>	<b>1.495,6</b>	<b>1.534,3</b>	<b>1.521,1</b>	<b>1.717,4</b>	<b>1.972,8</b>	<b>2.041,3</b>	<b>2.175,8</b>	<b>2.124,2</b>	<b>2.158,8</b>
SNCB	5.943,4	373,1	392,2	411,2	492,7	491,6	496,7	478,3	381,4	441,8	562,5	485,4	540,0	396,3
Infrabel	10.880,6	626,9	599,6	680,1	738,0	739,5	734,8	763,2	794,3	896,6	991,2	1.081,8	1.102,3	1.132,2
SNCB-Holding	2.271,0	170,2	169,4	180,7	187,5	196,3	201,4	195,0	191,1	172,4	154,3	150,4	150,2	152,1
A déterminer (réserves)	1.966,1	0,0	0,0	0,0	0,0	29,6	62,7	97,8	154,3	206,6	264,7	323,7	383,3	443,5
<b>Fonds RER</b>	<b>770,0</b>	<b>250,6</b>	<b>110,4</b>	<b>30,3</b>	<b>58,9</b>	<b>102,6</b>	<b>64,2</b>	<b>84,1</b>	<b>68,9</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>
Infrabel	728,0	245,3	109,5	28,8	53,7	89,7	53,2	78,7	68,9	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
SNCB-Holding	42,0	5,3	0,8	1,5	5,2	12,9	11,0	5,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
<b>FONDS PROPRES (commerciaux)</b>	<b>235,5</b>	<b>31,5</b>	<b>16,0</b>	<b>15,9</b>	<b>20,9</b>	<b>21,5</b>	<b>22,0</b>	<b>15,4</b>	<b>14,5</b>	<b>14,5</b>	<b>14,2</b>	<b>14,2</b>	<b>17,5</b>	<b>17,5</b>
SNCB	154,3	21,3	7,9	10,2	15,2	15,1	14,8	9,0	9,0	9,0	9,0	9,0	12,3	12,3
Infrabel	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
SNCB-Holding	81,2	10,1	8,2	5,7	5,7	6,4	7,2	6,4	5,4	5,4	5,2	5,2	5,2	5,2
<b>FINANCEMENT VIA SPV</b>	<b>308,9</b>	<b>56,9</b>	<b>43,2</b>	<b>36,1</b>	<b>27,7</b>	<b>35,9</b>	<b>26,9</b>	<b>24,9</b>	<b>23,6</b>	<b>24,8</b>	<b>9,1</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>
Projets Infrabel	283,8	38,0	36,9	36,1	27,7	35,9	26,9	24,9	23,6	24,8	9,1	0,0	0,0	0,0
Projets Holding	25,1	18,8	6,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
<b>AUTRES FINANCEMENTS</b>	<b>447,1</b>	<b>330,3</b>	<b>40,6</b>	<b>56,3</b>	<b>5,1</b>	<b>5,9</b>	<b>3,7</b>	<b>2,9</b>	<b>1,8</b>	<b>0,5</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>
Projets SNCB	292,7	292,7	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Projets Infrabel	113,3	32,4	28,5	36,6	3,1	3,9	3,7	2,9	1,8	0,5	0,0	0,0	0,0	0,0
Projets Holding	41,1	5,2	12,1	19,8	2,0	2,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
<i>Récapitulatif par entreprise</i>														
<b>SNCB</b>	<b>6.745,2</b>	<b>708,8</b>	<b>423,5</b>	<b>444,0</b>	<b>523,2</b>	<b>530,6</b>	<b>535,6</b>	<b>523,1</b>	<b>452,6</b>	<b>501,0</b>	<b>617,4</b>	<b>526,5</b>	<b>552,3</b>	<b>408,6</b>
Infrabel	14.789,5	1.167,9	1.057,2	1.067,1	1.087,0	1.174,5	1.155,6	1.196,4	1.185,3	1.121,7	1.152,3	1.142,6	1.141,6	1.140,2
SNCB-Holding	2.486,0	209,6	196,7	207,6	200,4	217,6	219,5	206,7	202,9	187,0	165,7	158,5	156,3	157,3
A déterminer (réserves)	1.966,1	0,0	0,0	0,0	0,0	29,6	62,7	97,8	154,3	206,6	264,7	323,7	383,3	443,5

REFER.

M

M

M.1

M.1I

M.1H

M.2

M.2B

M.2I

M.3

M.3B

M.3I

M.3H

M.3

M.4

M.4I

M.4H

M.5

M.5B

M.5I

M.5H

M.6

M.6I

M.6H

M.7

M.7B

M.7I

M.7H

M.B

M.I

M.H

M.R

## 4.- REPARTITION REGIONALE DES INVESTISSEMENTS LOCALISES

Répartition établie sur base des règles des Accords de Coopération - Hors réserves.

REFER.	M€2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	CONTENU
P	<b>13.305,1</b>	<b>982,5</b>	<b>853,6</b>	<b>891,4</b>	<b>981,0</b>	<b>1.077,6</b>	<b>1.140,4</b>	<b>1.198,5</b>	<b>1.182,5</b>	<b>1.098,8</b>	<b>1.091,9</b>	<b>1.016,9</b>	<b>933,7</b>	<b>876,3</b>	=P.V+P.W
P.V	7.985,5	578,0	512,2	534,8	588,6	646,6	684,2	719,0	709,5	659,2	657,0	610,1	560,3	525,8	=P.V.P+P.V.F
P.V.P	7.304,2	524,7	456,8	480,2	534,6	593,1	631,3	666,7	657,6	607,8	606,0	559,5	510,0	475,9	=P.V.P.R+P.V.P.A
P.V.P.R	120,2	43,5	33,8	10,7	5,0	6,7	4,8	2,5	2,3	3,4	4,2	3,0	0,4	0,0	=B.R.I.V+R.R.H.V+E.I.V+E.H.V
P.V.P.A	7.183,9	481,1	423,0	469,5	529,6	586,4	626,5	664,1	655,3	604,5	601,8	556,5	509,6	475,9	=B.E.I.V+B.A.I.V+B.A.H.V+H.Ib.V
P.V.F	681,4	53,3	55,3	54,7	54,1	53,5	52,9	52,4	51,9	51,4	51,0	50,6	50,3	49,9	=J.a+J.b.V
P.W	5.319,6	384,5	341,4	356,6	392,3	431,0	456,2	479,5	473,0	439,6	434,9	406,8	373,4	350,5	=P.W.P+P.W.F
P.W.P	5.012,4	352,9	321,8	337,0	367,2	405,9	431,1	454,4	447,9	414,5	412,9	385,5	352,1	329,2	=P.W.P.R+P.W.P.A
P.W.P.R	542,8	80,0	13,9	3,8	32,5	53,3	40,6	55,1	73,0	49,9	72,8	41,2	22,0	4,9	=B.R.I.W+B.R.H.W+E.I.W+E.H.W
P.W.P.A	4.469,6	272,9	308,0	333,2	334,8	352,6	390,5	399,3	374,9	364,6	340,2	344,3	330,2	324,2	=B.E.I.W+B.A.I.W+B.A.H.W+H.Ib.W
P.W.F	307,2	31,6	19,6	19,6	25,1	25,1	25,1	25,1	25,1	25,1	21,9	21,3	21,3	21,3	=B.F.H.a+B.F.H.d



## 5.- INFORMATIONS ADDITIONNELLES

REFER.	Me2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	CONTENU	
Q	<b>5.1.- Charges projet RER (CAPEX)</b>	<b>1.123,2</b>	<b>252,6</b>	<b>110,4</b>	<b>30,3</b>	<b>58,9</b>	<b>102,6</b>	<b>64,2</b>	<b>84,1</b>	<b>122,4</b>	<b>83,9</b>	<b>101,8</b>	<b>63,8</b>	<b>40,2</b>	<b>8,0</b>	=Q.I+Q.H
Q.I	<b>Infrabel</b>	<b>1.055,6</b>	<b>247,4</b>	<b>109,5</b>	<b>28,8</b>	<b>53,7</b>	<b>89,7</b>	<b>53,2</b>	<b>78,7</b>	<b>116,0</b>	<b>74,8</b>	<b>95,6</b>	<b>60,8</b>	<b>39,3</b>	<b>8,0</b>	=Q.I.R+Q.I.D
Q.I.R	Fonds RER	728,0	245,3	109,5	28,8	53,7	89,7	53,2	78,7	68,9	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	=E.I
Q.I.D	Dotations de base SPF	327,7	2,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	47,0	74,8	95,6	60,8	39,3	8,0	=B.R.I
Q.H	<b>SNCB-Holding</b>	<b>67,5</b>	<b>5,3</b>	<b>0,8</b>	<b>1,5</b>	<b>5,2</b>	<b>12,9</b>	<b>11,0</b>	<b>5,4</b>	<b>6,4</b>	<b>9,1</b>	<b>6,2</b>	<b>2,9</b>	<b>0,9</b>	<b>0,0</b>	=Q.H.R+Q.H.D
Q.H.R	Fonds RER	42,0	5,3	0,8	1,5	5,2	12,9	11,0	5,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	=E.H
Q.H.D	Dotations de base SPF	25,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	6,4	9,1	6,2	2,9	0,9	0,0	=B.R.H
REFER.	Me2012	<b>Total</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>	<b>2025</b>	CONTENU
S	<b>5.2.- Charges pour l'Etat</b>	<b>26.570,3</b>	<b>1.774,9</b>	<b>1.591,6</b>	<b>1.831,4</b>	<b>1.914,5</b>	<b>2.014,5</b>	<b>2.029,8</b>	<b>2.103,0</b>	<b>2.140,8</b>	<b>2.125,8</b>	<b>2.179,8</b>	<b>2.233,9</b>	<b>2.288,1</b>	<b>2.342,3</b>	=A.1B.a+A.1I.a+A.1H.a+A.1R
S.1	Dotation de base SPF	24.544,9	1.398,6	1.456,7	1.689,2	1.745,7	1.802,2	1.858,7	1.915,3	1.971,8	2.028,3	2.084,8	2.141,4	2.197,9	2.254,4	=A.1B.a+A.1I.b+A.1H.b
S.2	Réductions budgétaires	-160,8	-67,4	-93,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	=A.2
S.3	Remboursement FIF2 début 2013	69,0	69,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	=D.2-E.3
S.4	Utilisation Fonds RER	777,9	257,1	111,2	28,2	57,7	104,1	65,6	85,1	68,9	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	=J
S.5	Redevances pour PPP	658,9	55,5	56,8	55,5	54,2	53,0	51,8	50,7	49,5	48,4	47,4	46,3	45,3	44,4	=K
S.6	Remboursement emprunt TGV	174,5	15,9	15,5	15,0	14,6	14,2	13,7	13,3	13,0	12,6	12,2	11,9	11,5	11,2	=La
S.7	Financement matériel RER	316,3	28,9	28,0	27,2	26,4	25,7	24,9	24,2	23,5	22,8	22,1	21,5	20,9	20,3	=Lb
S.8	Financement locomotives T18*	105,3	9,6	9,3	9,1	8,8	8,5	8,3	8,1	7,8	7,6	7,4	7,2	6,9	6,7	=Lc
S.9	Financement 21 AM "Desiro"	84,2	7,7	7,5	7,2	7,0	6,8	6,6	6,4	6,3	6,1	5,9	5,7	5,6	5,4	=D.2
S.10	<i>(Hors total)</i>															
	<i>Versements dans le Fonds RER</i>	410,1	234,1	176,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
	<i>*Inclus dans la dotation d'exploitation</i>															

**Annexe 3 – Engagements financiers hors dotation de base investissement et Fonds RER**

Les techniques de financement mises en place au cours des dernières années ont permis la réalisation plus rapide de certains projets ou leur dissociation des contraintes budgétaires liées à l'annualisation des enveloppes budgétaires.

Ces mécanismes entraînent cependant des engagements financiers à honorer à plus ou moins long terme et vont donc mobiliser des ressources financières.

Le tableau 2 (« Autres engagements financiers en relation avec les investissements ») de l'annexe 2 donne les montants de ces engagements hors dotation de base pour investissement<sup>17</sup> et hors Fonds RER.

**Redevances de disponibilité pour les infrastructures financées par des PPP**

Deux grands projets d'infrastructure, le « Diabolo » et le « Liefkenshoekspoorverbinding » ont été financés par des PPP (« Partenariats Public- Privé »). Pour l'utilisation de ces infrastructures, Infrabel doit payer des redevances de disponibilité, celles-ci devant être couvertes par des dotations d'exploitation spécifiques provenant d'un transfert de la dotation d'investissement.

**Financement des infrastructures grande vitesse**

Les infrastructures spécifiques pour le réseau grande vitesse sont maintenant terminées et en service. Depuis la scission de l'ex SNCB en 3 entreprises distinctes, ces infrastructures ont principalement été financées par :

- le solde des moyens disponibles dans la « Financière TGV » ;
- l'intervention des Pays-Bas pour la liaison au Nord d'Anvers ;
- la dotation d'investissement ordinaire pour la part du projet concernant le service intérieur ;
- enfin, un emprunt spécifique contracté par la SNCB-Holding et destiné à l'achèvement de ces infrastructures.

A part l'utilisation complète de ce dernier emprunt, ces mécanismes de financement ne sont plus actifs. La SNCB-Holding doit cependant continuer de rembourser cet emprunt, l'Etat s'étant engagé à couvrir cette charge par une dotation spécifique.

**Financement du matériel roulant pour le RER**

L'acquisition du matériel destiné aux services RER dans et autour de Bruxelles est financée via une opération de Sale & Lease Back dont les charges de leasing, sont assumées par la SNCB-Holding. Une dotation spécifique doit permettre à la SNCB-Holding de compenser ces charges.

<sup>17</sup> Les moyens nécessaires au remboursement des emprunts contractés par la SNCB-Holding pour les SPV chargés de préfinancer certains projets sont quant à eux prélevés de la dotation de base pour investissement de la SNCB-Holding

**Financement alternatif de locomotives**

Une partie du parc des locomotives type 18, en cours de mise en service, a été financée par une opération financière impliquant des charges de leasing annuelles couvertes par une dotation spécifique attribuée à la SNCB.

**Financement d'une nouvelle tranche de matériel roulant**

Suite aux décisions du Gouvernement Fédéral pour le budget 2012, la dotation de base pour investissement de la SNCB a été réduite de 108 M€<sub>2012</sub>, cette réduction devant être compensée par une dotation spécifique pour la SNCB-Holding destinée à couvrir les charges de financement de la tranche de matériel concernée (opération à finaliser, en principe 21 automotrices « Desiro »).

**Annexe 4 – Règle de répartition régionale des investissements**

Présumant d'une continuation de ces règles, la proposition de plan d'investissement 2013-2025 a été élaborée en appliquant les mêmes principes que ceux qui ont prévalu lors de l'exécution du plan 2001-2012 pour ce qui concerne la répartition régionale des investissements. Ces principes sont rappelés ci-dessous.

Conformément à la loi portant assentiment à l'accord de coopération du 11 octobre 2001 entre l'Etat fédéral, les Régions flamande, wallonne et de Bruxelles-Capitale relatif au plan d'investissement pluriannuel 2001-2012 de la S.N.C.B. (22 mars 2002), le financement des investissements, à l'exception

- des investissements réalisés sur le territoire de la Région de Bruxelles-capitale,
  - des investissements en matériel roulant,
  - des projets spécifiques pour lesquels aucune clé n'est applicable (voir ci-dessous)
- doit être assuré selon la clé de répartition de 60 % pour la Région flamande et de 40 % pour la Région wallonne, pour chaque année civile entre 2001 et 2012.

Outre les investissements

- relatifs au matériel roulant au sens large, y compris notamment les ateliers de la SNCB,
- ou réalisés en Région de Bruxelles-Capitale,
- ou de nature commerciale (fonds propres),
- ou financés par des subsides européens,

sont à neutraliser d'un point de vue régional (au titre de projets spécifiques) les investissements suivants, financés par la dotation SPF classique ou le Fonds RER :

- (quote-part flamande) l'infrastructure d'accès à l'aéroport de Bruxelles-National, au titre de projets d'intérêt national (pour un montant de 10 Mia BEF<sub>1999</sub>) ;
- (quote-part wallonne) la modernisation de la ligne Bruxelles – Luxembourg, au titre de projets transnationaux et internationaux (pour un montant de 6,6 Mia BEF<sub>1999</sub>, respectant un rapport 60/40 avec le point 1. ci-dessus) ;
- (quote-part flamande) les investissements d'infrastructure sur les tronçons flamands des lignes 124 et 161 dans le cadre du RER, au titre de projets transrégionaux (8,2 Mia BEF<sub>1999</sub>).

En règle générale donc, ne sont soumis le cas échéant à la clé régionale que des investissements financés par des dotations publiques pour investissement (Fonds RER ou dotation SPF pour investissement<sup>18</sup>).

<sup>18</sup> Les résultats reportés transformés en subside en capital sont également soumis à la clé de répartition régionale.

Dans le cas des investissements financés par des emprunts (technique des SPV), cette règle générale s'applique ainsi aux remboursements des emprunts (remboursements prélevés sur la dotation SPF classique, avant toute autre utilisation de celle-ci) et non au financement direct des travaux par les SPV's.

Par contre, dans le cas des partenariats public-privé - PPP (infrastructures de desserte de l'aéroport de Bruxelles-National (projet Diabolo) et tunnel du Liefkenshoek sous l'Escaut à Anvers), si les travaux réalisés par les investisseurs privés échappent à la clé de répartition régionale, les redevances d'infrastructure annuelles sont quant à elles soumises à cette clé (à 100 % dans le cas du tunnel du Liefkenshoek et partiellement (voir ci-après) pour le Diabolo), même si elles sont payées par une dotation d'exploitation spécifique.

Dans le cas des travaux pour le Diabolo, la délocalisation susmentionnée (10 Mia BEF<sub>1999</sub>) s'applique intégralement aux investissements relatifs au tronçon le long de l'E19 (financement direct par la dotation SPF), et partiellement aux redevances annuelles liées au PPP, de manière à arriver à une délocalisation cumulée (tronçon E19 + partie des redevances) de 10 Mia BEF<sub>1999</sub> à la fin de la période sur laquelle s'étend le paiement des redevances.

---

SNCB-Holding  
Direction Strategy & Coordination  
H-SA  
Rue de France, 56-58  
B-1060 BRUXELLES  
daniel.derochette@b-holding.be

---

NMBS-Holding  
Directie Strategy & Coordination  
H-SA  
Frankrijkstraat, 56-58  
B-1060 BRUSSEL  
daniel.derochette@b-holding.be