

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

2 maart 2009

**Federale financiering van de opdrachten
van openbare dienst van de NMBS, Infrabel
en de NMBS-Holding**

**Naleving van de beheerscontracten door
de NMBS, Infrabel en de NMBS-Holding**

HOORZITTING

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE VOOR
DE INFRASTRUCTUUR, HET VERKEER EN
DE OVERHEIDSBEDRIJVEN
UITGEBRACHT DOOR
DE HEER **Jef VAN DEN BERGH**

INHOUD

I. Federale financiering van de opdrachten van openbare dienst van de NMBS, Infrabel en de NMBS-Holding	3
II. Naleving van de beheerscontracten door de NMBS, Infrabel en de NMBS-Holding	23
III. Bijlagen	37

Voorgaande documenten:

Doc 52 0740/ (2007/2008):

- 001: Voorstel van resolutie van de heren De Padt, Van Campenhout en De Croo.
002: Verslag.
003: Tekst aangenomen in plenaire vergadering.

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

2 mars 2009

**Financement fédéral des missions
de service public de la SNCB, d'Infrabel
et de la SNCB-Holding**

**Le respect des contrats de gestion par
la SNCB, Infrabel et la SNCB-Holding**

AUDITION

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION DE
L'INFRASTRUCTURE, DES COMMUNICATIONS ET
DES ENTREPRISES PUBLIQUES
PAR
M. **Jef VAN DEN BERGH**

SOMMAIRE

I. Financement fédéral des missions de service public de la SNCB, d'Infrabel et de la SNCB-Holding	3
II. Le respect des contrats de gestion par la SNCB, Infrabel et la SNCB-Holding	23
III. Annexes	37

Documents précédents:

Doc 52 0740/ (2007/2008):

- 001: Proposition de résolution de MM. De Padt, Van Campenhout et De Croo.
002: Rapport.
003: Texte adopté en séance plénière.

**Samenstelling van de commissie op de datum van indiening van het verslag/
Composition de la commission à la date de dépôt du rapport**

Voorzitter/Président: François Bellot

A. — Vaste leden / Titulaires:

CD&V	Jenne De Potter, Roel Deseyn, Jef Van den Bergh
MR	François Bellot, Valérie De Bue, Olivier Destrebecq
PS	Linda Musin, Bruno Van Grootenbrulle
Open Vld	Ine Somers, Ludo Van Campenhout
VB	Jan Mortelmans, Francis Van den Eynde
sp.a	David Geerts, Bruno Tobback
Ecolo-Groen!	Thérèse Snoy et d'Oppuers
cdH	David Lavaux
N-VA	Patrick De Groote

B. — Plaatsvervangers / Suppléants:

Leen Dierick, Michel Doomst, Liesbeth Van der Auwera, Servais Verherstraeten
Philippe Collard, Corinne De Permentier, Jean-Jacques Flahaux, Jacqueline Galant
Camille Dieu, Karine Lalieux, André Perpète
Herman De Croo, Sofie Staelraeve, Luk Van Biesen
Luc Sevenhans, Bruno Valkeniers, Linda Vissers
Hans Bonte, Meryame Kitir
Georges Gilkinet, Stefaan Van Hecke
Josy Arens, Marie-Martine Schyns
Ben Weyts

cdH	:	centre démocrate Humaniste
CD&V	:	Christen-Democratisch en Vlaams
Ecolo-Groen!	:	Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen
FN	:	Front National
LDD	:	Lijst Dedecker
MR	:	Mouvement Réformateur
N-VA	:	Nieuw-Vlaamse Alliantie
Open Vld	:	Open Vlaamse liberalen en democraten
PS	:	Parti Socialiste
sp.a	:	socialistische partij anders
VB	:	Vlaams Belang

Afkortingen bij de nummering van de publicaties:

DOC 52 0000/000:	Parlementair document van de 52 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
QRVA:	Schriftelijke Vragen en Antwoorden
CRIV:	Voorlopige versie van het Integraal Verslag (groene kaft)
CRABV:	Beknopt Verslag (blauwe kaft)
CRIV:	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen) (PLEN: witte kaft; COM: zalmkleurige kaft)
PLEN:	Plenum
COM:	Commissievergadering
MOT:	Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)

Abréviations dans la numérotation des publications:

DOC 52 0000/000:	Document parlementaire de la 52 ^{ème} législature, suivi du n° de base et du n° consécutif
QRVA:	Questions et Réponses écrites
CRIV:	Version Provisoire du Compte Rendu intégral (couverture verte)
CRABV:	Compte Rendu Analytique (couverture bleue)
CRIV:	Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes) (PLEN: couverture blanche; COM: couverture saumon)
PLEN:	Séance plénière
COM:	Réunion de commission
MOT:	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)

Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers

Bestellingen:
Natieplein 2
1008 Brussel
Tel. : 02/ 549 81 60
Fax : 02/549 82 74
www.deKamer.be
e-mail : publicaties@deKamer.be

Publications officielles éditées par la Chambre des représentants

Commandes:
Place de la Nation 2
1008 Bruxelles
Tél. : 02/ 549 81 60
Fax : 02/549 82 74
www.laChambre.be
e-mail : publications@laChambre.be

DAMES EN HEREN,

In uitvoering van de resolutie van de Kamer van 19 maart 2008 tot invoering van een onderzoek door het Rekenhof naar de opvolging van de beheerscontracten door de NMBS, Infrabel, NMBS-Holding en de Staat (DOC 52 0740/003) heeft het Rekenhof in juli en oktober 2008 twee verslagen uitgebracht met betrekking tot respectievelijk de naleving van de beheerscontracten door de NMBS-groep en de federale financiering van de openbare dienst.

Uw commissie heeft over beide verslagen op 21 januari 2009 een hoorzitting gehouden met vertegenwoordigers van het Rekenhof en de NMBS-groep. Met toepassing van artikel 32 heeft zij beslist om over deze hoorzitting verslag uit te brengen.

I. — FEDERALE FINANCIERING VAN DE OPDRACHTEN VAN OPENBARE DIENST VAN DE NMBS, INFRABEL EN DE NMBS-HOLDING

A. Inleidende uiteenzetting van de eerste voorzitter van het Rekenhof

De heer Franki Vanstapel verklaart dat het Rekenhof op verzoek van de Kamer naging of de federale financiering van de opdrachten van openbare dienst van de NMBS, Infrabel en de NMBS-Holding volledig en uitsluitend voor de gestelde doeleinden werd bestemd.

Het ontwerpverslag met vaststellingen werd op 30 juli 2008 voorgelegd aan de minister van Overheidsbedrijven, de voorzitter van het directiecomité van de FOD Mobiliteit en Vervoer en aan de gedelegeerd bestuurder van de NMBS, Infrabel en de NMBS-Holding in het kader van een tegensprekelijke procedure. Het eindverslag werd goedgekeurd in Algemene Vergadering van 15 oktober 2008.

Volgende bronnen dienden ter financiering van de opdrachten van openbare dienst van de drie maatschappijen van de NMBS-groep:

- De FOD Mobiliteit en Vervoer kende tussen 2005 en 2007 uit de jaarlijkse begroting toelagen toe ter waarde van 2 858,2 miljoen euro, voor de uitvoering van het investeringsprogramma en ter waarde van 4 403,0 miljoen euro voor de realisatie van de activiteiten van openbare dienst.

- De vennootschappen van de NMBS-groep kregen andere overheidsmiddelen ten bedrage van respectievelijk 753,8 miljoen euro en 581,1 miljoen euro voor de

MESDAMES, MESSIEURS,

En exécution de la résolution de la Chambre du 19 mars 2008 visant à charger la Cour des comptes d'enquêter sur le suivi des contrats de gestion par la SNCB, Infrabel, la SNCB Holding et l'État (DOC 52 0740/003), la Cour des comptes a publié, en juillet et en octobre 2008, deux rapports concernant respectivement le respect des contrats de gestion par le groupe SNCB et le financement fédéral du service public.

Le 21 janvier 2009, votre commission a organisé une audition sur ces deux rapports avec des représentants de la Cour des comptes et du groupe SNCB. En application de l'article 32, elle a décidé que cette audition ferait l'objet d'un rapport.

I. — FINANCEMENT FÉDÉRAL DES MISSIONS DE SERVICE PUBLIC DE LA SNCB, D'INFRABEL ET DE LA SNCB HOLDING

A. Exposé introductif du premier président de la Cour des comptes

M. Franki Vanstapel indique que la Cour des comptes a vérifié, à la demande de la Chambre, si le financement fédéral des missions de service public de la SNCB, d'Infrabel et de la SNCB holding était entièrement et exclusivement affecté aux objectifs fixés.

Le projet de rapport assorti de constatations a été soumis, le 30 juillet 2008, au ministre des Entreprises publiques, à la présidente du comité de direction du SPF Mobiliteit en Transporten et à l'administrateur délégué de la SNCB, d'Infrabel et de la SNCB holding dans le cadre d'une procédure contradictoire. Le rapport final a été approuvé par l'assemblée générale du 15 octobre 2008.

Les missions de service public des trois sociétés du groupe SNCB ont été financées comme suit:

- Entre 2005 et 2007, le SPF Mobiliteit en Transporten leur a accordé des subventions provenant du budget annuel d'un montant de 2 858,2 millions d'euros pour l'exécution du programme d'investissement et de 4 403,0 millions d'euros pour la réalisation des activités de service public.

- Les sociétés du groupe SNCB ont reçu d'autres moyens publics atteignant respectivement 753,8 et 581,1 millions d'euros pour la réalisation des projets

realisatie van de investeringsprojecten van de «hogesnelheidsverbinding» en het Gewestelijk Expresnet.

– De NMBS-Holding onderschreef bij de NMBS een kapitaalsverhoging van 510,0 miljoen euro voor haar ondersteuningsbeleid van de dochterondernemingen, zonder dat zij daarvoor een bijkomende staatstoelage heeft ontvangen.

Het Rekenhof heeft onderzoek verricht naar het onderscheid tussen de investerings- en de exploitatietoelagen, alsook naar de:

– adequaatheid van het boekhoudstelsel om de investeringen te registreren in termen van juistheid, volledigheid en bestemming volgens financieringsbron en de naleving van de verplichtingen uit de beheerscontracten over de bestemming van de verschillende middelen;

– de adequaatheid van het boekhoudstelsel om de kosten en opbrengsten met betrekking tot de opdrachten van openbare dienst te onderscheiden van die met betrekking tot de commerciële activiteiten en om de financiële stromen in verband met de opdrachten van openbare dienst af te zonderen en aldus te vermijden dat er een transfer kan zijn van publieke middelen naar de commerciële sectoren.

Het boekhoudstelsel voor de registratie van de investeringen, dat uniform is voor de drie vennootschappen en dat al vele jaren volgens hetzelfde stamien functioneert, is een goed systeem voor de opvolging ervan in termen van juistheid, volledigheid en bestemming. Er werden echter drie knelpunten ontdekt.

Een eerste knelpunt betreft het zogenaamde «groen licht», de voorafgaande goedkeuring van de investeringsplannen door het Directoraat-Generaal voor het Vervoer te Land. Op 31 december 2007 hadden de vennootschappen van de NMBS-groep investeringen uitgevoerd voor een bedrag van 246,5 miljoen euro waarvoor nog geen «groen licht» werd bekomen. Dit houdt het risico in dat de investeringen opnieuw moeten worden gekwalificeerd als «niet gesubsidieerd» indien het «groen licht» uiteindelijk niet zou worden bekomen. Het «groen licht» voor de individuele investeringsbeslissingen wordt echter geleidelijk vervangen door een controlesysteem gebaseerd op projectdossiers of collectieve dossiers. Het Rekenhof heeft dan ook aanbevolen dat de vennootschappen samen met het Directoraat-Generaal voor het Vervoer te Land het ontbreken van de goedkeuring van investeringsbeslissingen zou afhandelen vóór volledig is overgeschakeld op het controlesysteem gebaseerd op projectdossiers of collectieve dossiers. Het Rekenhof neemt er akte van dat de vennootschappen zich hebben geëngageerd om de achterstand weg te werken.

d'investissement relatifs à la «liaison à grande vitesse» et au réseau express régional.

– La SNCB holding a souscrit, auprès de la SNCB, une augmentation de capital de 510,0 millions d'euros pour la politique de soutien de ses filiales sans recevoir de subvention supplémentaire de l'État pour cela.

La Cour des comptes a réalisé une enquête sur la distinction entre subsides d'investissement et subsides d'exploitation, ainsi que sur:

– l'adéquation du système comptable pour enregistrer les investissements en termes d'exactitude, d'exhaustivité et d'affectation selon la source de financement et le respect des obligations fixées dans les contrats de gestion concernant la destination des différents moyens;

– l'adéquation du système comptable pour distinguer les charges et produits en relation avec les missions de service public de ceux liés aux activités commerciales et pour séparer les flux financiers relatifs aux missions de service public, de manière à éviter le transfert de moyens publics aux secteurs commerciaux.

Le système comptable appliqué pour enregistrer les investissements, qui est uniforme pour les trois sociétés et qui fonctionne selon le même schéma depuis de nombreuses années déjà, est performant pour le suivi de ceux-ci en termes d'exactitude, d'exhaustivité et d'affectation selon la source de financement. Trois problèmes ont cependant été décelés.

Le premier concerne le «feu vert», l'approbation préalable, par la Direction générale des transports terrestres, des décisions des sociétés en matière d'investissement. Le 31 décembre 2007, les sociétés du Groupe SNCB avaient réalisé des investissements pour un montant de 246,5 millions d'euros qui n'avaient pas encore reçu de «feu vert». Cette situation fait courir le risque de devoir à nouveau qualifier les investissements de «non subsidiés» si le «feu vert» n'est finalement pas obtenu. Le «feu vert» pour les décisions individuelles d'investissement est toutefois progressivement remplacé par un système de contrôle basé sur des dossiers de projets ou des dossiers collectifs. La Cour des comptes a dès lors recommandé que les sociétés résolvent, en collaboration avec la Direction générale des transports terrestres, le problème de l'absence d'approbation de décisions d'investissement avant le passage complet au système de contrôle basé sur des dossiers de projet ou des dossiers collectifs. La Cour des comptes prend acte que les sociétés se sont engagées à résorber ce retard.

Een tweede knelpunt is de opvolging van het saldo van de toegekende overheidsmiddelen die nog niet voor investeringen werden aangewend. De beheerscontracten laten toe dat het jaarlijkse saldo tussen de toegekende jaarlijkse investeringstoelagen en de geboekte investeringskosten wordt overgedragen naar het volgende jaar. Ingevolge de programmawet van 27 december 2006, moeten de vennootschappen vanaf 2006 jaarlijks een bedrag tijdelijk terugstorten in een «Fonds voor spoorweginvesteringen» op basis van ramingen in de maand september. Op 31 december 2007 is het gecumuleerde saldo van de nog niet gebruikte investeringstoelagen gelijk aan 266,3 miljoen euro voor de groep NMBS. In 2007 wordt 140,0 miljoen euro teruggestort aan het Fonds voor spoorweginvesteringen. Dat wijst op een verschil tussen de ramingen en de feitelijke toestand. In de beschouwde periode is vooral Infrabel, die het grootste investeringspakket verzorgt, te weinig precies geweest in de ramingen.

Een derde knelpunt heeft betrekking op de exclusieve toekenning van middelen voor het HST-project. Het beheerscontract 2005-2007 van Infrabel bepaalt dat die middelen afkomstig van de ex nv HST-Fin, de tussenkomst van Nederland en de kapitaalsverhoging onderschreven door de NMBS-Holding voor de finalisering van het HST-project exclusief daarvoor moeten worden aangewend. Om te garanderen dat voldoende middelen beschikbaar zijn voor de realisatie op termijn van de betreffende HST-infrastructuur, zouden bij elke maandelijkse afsluiting interesten moeten worden berekend op het uitstaande saldo en worden toegevoegd aan de nog niet aangewende kapitaalsubsidies. Infrabel heeft die verrekening, sinds de stortingen door de NMBS-Holding van de betrokken bedragen, niet doorgevoerd. Op 31 december 2007 was er nog een uitstaand saldo van 27,6 miljoen euro.

In haar antwoord heeft Infrabel medegedeeld dat de berekening van de interesten werd gemaakt en in de toekomst zal gebeuren bij elke maandelijkse afsluiting.

Wat de splitsing betreft van de financiële stromen, heeft het Rekenhof vastgesteld dat de overheidsfinanciering in de periode 2005-2007 niet geheel en exclusief werd toegewezen aan de opdrachten van openbare dienst door de NMBS-groep. De financiële structuur van de NMBS-groep, die met ingang van 1 januari 2005 operationeel is geworden, zorgt voor problemen wat betreft de scheiding van financiële stromen tussen publieke en commerciële activiteiten. De verdeling van activa en passiva tussen de drie vennootschappen van de NMBS-groep, vastgelegd bij koninklijke besluiten van 30 december 2004, heeft indirecte gevolgen op de financiële structuur.

Un deuxième problème réside dans le suivi du solde des moyens publics octroyés qui n'ont pas encore été utilisés à des fins d'investissement. Les contrats de gestion autorisent le report à l'année suivante du solde annuel entre l'enveloppe annuelle des dotations d'investissement et les coûts d'investissement comptabilisés. En vertu de la loi-programme du 27 décembre 2006, les sociétés sont tenues de reverser chaque année, depuis 2006, à titre temporaire à un «Fonds des investissements ferroviaires» un montant calculé sur la base d'évaluations établies au cours du mois de septembre. Au 31 décembre 2007, le solde cumulé des dotations d'investissement non utilisées s'élevait à 266,3 millions d'euros pour le groupe SNCB. En 2007, une somme de 140,0 millions d'euros a été reversée au Fonds des investissements ferroviaires, ce qui fait apparaître un écart entre les estimations et la situation réelle. Au cours de la période considérée, c'est surtout Infrabel, qui fournit la majeure partie des investissements, qui a fait preuve d'une estimation imprécise sur ce point.

Un troisième problème réside dans l'octroi exclusif de moyens au projet TGV. Le contrat de gestion 2005-2007 d'Infrabel dispose que ces moyens qui proviennent de l'ancienne SA TGV-Fin, l'intervention des Pays-Bas et l'augmentation de capital souscrite par la SNCB en vue de la finalisation du projet TGV soient exclusivement utilisés à cette fin. Afin de garantir que suffisamment de moyens soient disponibles pour la réalisation à terme de cette infrastructure TGV, il y aurait lieu, lors de chaque clôture mensuelle, de calculer des intérêts sur le solde en souffrance et de les ajouter aux subventions en capital non encore utilisées. Depuis le versement des montants en cause par la SNCB Holding, Infrabel n'a pas effectué ce décompte. Le 31 décembre 2007, il restait encore un solde en souffrance de 27,6 millions d'euros.

Dans sa réponse, Infrabel a fait savoir que le calcul des intérêts était effectué et qu'à l'avenir, il se ferait lors de chaque clôture mensuelle.

En ce qui concerne la scission des flux financiers, la Cour des comptes constate que les financements publics n'ont pas été affectés entièrement et exclusivement aux missions de service public par le groupe SNCB durant la période 2005-2007. La structure financière du groupe SNCB, devenu opérationnel le 1^{er} janvier 2005, pose problème quant à la séparation des flux financiers entre les activités publiques et commerciales. La répartition des actifs et des passifs entre les trois sociétés du groupe SNCB, fixée par les arrêtés royaux du 30 décembre 2004, produit des effets indirects sur la structure financière.

Een eerste structureel probleem bestaat er in dat de behoefte aan bedrijfskapitaal van de NMBS opgevangen werd door kapitaalsverhogingen onderschreven door de NMBS-Holding, waarvan de modaliteiten werden geregeld in een overeenkomst tussen de NMBS en de NMBS-Holding en vertaald in de beheerscontracten van de twee maatschappijen. De NMBS-Holding heeft, in het kader van haar ondersteuningbeleid van de dochterondernemingen en in uitvoering van haar beheerscontract, kapitaalsverhogingen onderschreven bij de NMBS voor een bedrag van 510,0 miljoen euro in de periode 2005-2007.

De NMBS heeft daarvan rechtstreeks, als *fonds perdu*, en onrechtstreeks, onder de vorm van een interne lening, 426,0 miljoen euro toegewezen aan de commerciële sectoren om het geheel van de deficits ervan in die periode te dekken, zowel de gecumuleerde bruto financieringsmarge als de investeringsbehoeften. Die constructie, die niet was voorzien in de per koninklijk besluit van 30 december 2004 opgelegde verdeling van activa en passiva tussen de drie vennootschappen van de NMBS-groep, is betwistbaar zowel vanuit het oogpunt van de wet van 21 maart 1991 als vanuit het oogpunt van de Europese regelgeving.

De analyse heeft aangetoond dat de betrokken middelen moeten worden beschouwd als overheidsmiddelen. De toewijzing ervan aan de commerciële sectoren moet worden getoetst aan:

- 1) de wet van 21 maart 1991 betreffende de bepaling dat overheidsmiddelen moeten worden gereserveerd voor de uitvoering van de opdrachten van openbare dienst, behoudens tijdelijke financiering van kastekorten van commerciële activiteiten;
- 2) de Europese regelgeving inzake staatssteun.

Het Rekenhof heeft als aanbeveling geformuleerd dat de Staat, rekening houdend met de financiële structuur die per 1 januari 2005 is tot stand gekomen, nagaat of de kapitaalsverhogingen die aan de commerciële activiteiten van de NMBS zijn toegewezen de toets met de Europese regelgeving kunnen doorstaan.

Het Rekenhof merkt op dat Frankrijk een dossier heeft ingediend bij de Europese Commissie om een staatssteun te verkrijgen voor de reorganisatie van de goederentak van de SNCF. De Commissie heeft op 2 maart 2005 een staatssteun goedgekeurd voor een bedrag van 1 500 miljoen euro.

Het Rekenhof wijst erop dat de Europese Commissie recent richtsnoeren heeft gepubliceerd inzake staatssteun aan spoorwegbedrijven, die er toe leiden dat de

Un premier problème structurel provient du fait que le besoin de fonds de roulement de la SNCB a été satisfait grâce à des augmentations de capital souscrites par la SNCB Holding, dont les modalités ont été réglées par une convention entre la SNCB et la SNCB Holding et traduits dans les contrats de gestion des deux sociétés. Dans le cadre de sa politique d'appui aux filiales et de l'exécution de son contrat de gestion, la SNCB Holding a souscrit des augmentations de capital auprès de la SNCB à hauteur de 510,0 millions d'euros durant la période 2005-2007.

De ce montant, la SNCB a affecté directement, à fonds perdu, et indirectement, sous la forme d'un prêt interne, 426,0 millions d'euros aux secteurs commerciaux afin de couvrir l'ensemble des déficits durant cette période, tant en ce qui concerne la marge brute de financement cumulée que les besoins en investissement. Cette construction, non prévue dans la répartition des actifs et des passifs entre les trois sociétés du groupe SNCB imposée par l'arrêté royal du 30 décembre 2004, est critiquable, tant au regard de la loi du 21 mars 1991 qu'au regard de la réglementation européenne.

L'analyse montre que les moyens concernés doivent être considérés comme des fonds publics. Leur affectation aux secteurs commerciaux doit être examinée à l'aune de:

- 1) la loi du 21 mars 1991 pour ce qui concerne la disposition qui réserve obligatoirement les fonds publics à l'exécution des missions de service public, sauf financement temporaire des manques de liquidités des activités commerciales;
- 2) la réglementation européenne en matière d'aides publiques.

La Cour des comptes a recommandé que l'État, compte tenu de la structure financière mise en place au 1^{er} janvier 2005, examine si les augmentations de capital qui ont été attribuées aux activités commerciales de la SNCB sont à l'épreuve de la réglementation européenne.

La Cour des comptes signale que la France a introduit un dossier auprès de la Commission européenne en vue d'octroyer une aide d'État pour la réorganisation de la branche marchandises de la SNCF. En date du 2 mars 2005, la Commission a autorisé une aide d'État d'un montant de 1 500 millions d'euros.

La Cour des comptes souligne que la Commission européenne a publié récemment des lignes directrices communautaires sur les aides d'État aux entreprises

Commissie een aangepaste benadering aanneemt voor herstructureringsdossiers inzake het vrachtvervoer die zijn ingediend vóór 1 januari 2010.

Het Rekenhof heeft ook aanbevolen dat de Staat in overleg met de NMBS en de NMBS-Holding de toewijzing van de kapitaalsverhogingen toetst aan de wet van 21 maart 1991 wat betreft de bepaling dat overheidsmiddelen moeten worden gereserveerd voor de uitvoering van de opdrachten van openbare dienst, behoudens tijdelijke financiering van kastekorten van commerciële activiteiten.

In haar antwoord op het auditverslag heeft de minister gesteld dat snel een initiatief zal worden genomen om in samenspraak met de NMBS-groep oplossingen uit te werken in overeenstemming met de Europese regelgeving en met de wettelijke bepalingen.

Een tweede structureel probleem heeft te maken met verdeling van de financiële schulden bij de per 1 januari doorgevoerde herstructurering. De niet aan het Fonds voor Spoorweginfrastructuur overgedragen historische financiële schuld, werd volledig toegewezen aan de NMBS-Holding. Er is evenwel geen regeling getroffen voor de dekking van die historische schuld van de commerciële sector, gegenereerd door het goederenvervoer en internationaal personenvervoer en in het bijzonder door het ABX-dossier. Enerzijds verzekeren de beperkte inkomsten van de NMBS-Holding uit de commerciële sector geen voldoende marge noch om de terugbetaling te verzekeren, noch zelfs om de kosten ervan te dekken, wat leidt tot een exponentiële toename van die schuld. Anderzijds worden de financiële kosten van de historische commerciële schuld en meer bepaald van de ABX-schuld, voor een belangrijk deel gedekt door financiële stromen gegenereerd door de publieke sector.

De in het geding zijnde bedragen van de financiële schuld kunnen kort als volgt worden samengevat.

1) Na de overdracht van 7 400,0 miljoen euro historische schuld van vóór 1993 en publieke schuld van de periode 1993-2004 naar het Fonds voor Spoorweginfrastructuur was de financiële schuld van 2 121,0 miljoen euro op 1 januari 2005 als volgt samengesteld:

- financiële schuld van de publieke sector: 167,9 miljoen euro;
- financiële schuld van de sector ABX: 1 210,8 miljoen euro;
- financiële schuld van de commerciële sectoren (zonder ABX): 742,2 miljoen euro.

ferroviaires, qui permettent à la Commission de traiter de manière appropriée les dossiers de restructuration en matière de transport de marchandises introduits avant le 1^{er} janvier 2010.

La Cour des comptes a également recommandé que l'État examine, en concertation avec la SNCB et la SNCB Holding, l'affectation des augmentations de capital à l'aune de la loi du 21 mars 1991 en ce qui concerne la disposition qui réserve obligatoirement les fonds publics à l'exécution des missions de service public, sauf financement temporaire des manques de liquidités des activités commerciales.

Dans sa réponse au rapport d'audit, le ministre a indiqué qu'une initiative sera prise rapidement afin d'élaborer, en concertation avec le groupe SNCB, des solutions conformes à la réglementation européenne et aux dispositions légales.

Un deuxième problème structurel concerne la répartition des dettes financières dans le cadre de la restructuration opérée au 1^{er} janvier. La dette financière historique non transférée au Fonds de l'infrastructure ferroviaire a été intégralement affectée à la SNCB Holding. Aucune mesure n'a cependant été prise afin de couvrir cette dette historique du secteur commercial, générée par le transport de marchandises et le transport international de personnes et, en particulier, par le dossier ABX. D'une part, les recettes issues du secteur commercial ne dégagent pas de marge ni pour en assurer le remboursement, ni même pour en couvrir les charges, ce qui induit une croissance exponentielle de cette dette. D'autre part, les charges financières de la dette historique du secteur commercial, et notamment la dette ABX, ont été pour une part importante couvertes par des flux financiers générés par le secteur public.

Les montants en cause de la dette financière peuvent être brièvement résumés comme suit.

1) Après le transfert de 7 400,0 millions d'euros de la dette historique d'avant 1993 et de la dette publique pour la période 1993-2004 vers le Fonds de l'infrastructure ferroviaire, la dette financière de 2 121,0 millions d'euros était composée comme suit au 1^{er} janvier 2005:

- dette financière du secteur public: 167,9 millions d'euros;
- dette financière du secteur ABX: 1 210,8 millions d'euros;
- dette financière des secteurs commerciaux (hors ABX): 742,2 millions d'euros.

2) De gecumuleerde bruto financieringsmarge, de variaties in bedrijfskapitaal en de financieringsbehoeften voor investeringen hebben de financiële schuld verder doen evolueren naar 3.85,6 miljoen euro op 31 december 2007, waarvan 835,3 miljoen euro voor de publieke sector, 1.522,7 miljoen euro voor de sector ABX en 827,6 miljoen euro voor de commerciële sectoren.

Ter verdere verduidelijking moet daaraan worden toegevoegd dat:

- onder de publieke sector een schuld met betrekking tot ABX werd opgenomen ten bedrage van 184,0 miljoen euro, zijnde de herstructureringskosten waarvan het dossier werd goedgekeurd door de Europese Commissie;

- indien op de commerciële financiële schuld marktrentevoeten zouden worden toegepast in plaats van de rentevoeten waarvan de NMBS-*Holding* als overheidsbedrijf geniet, op 31 december 2007 de schuld met betrekking tot ABX zou toenemen met 96,2 miljoen euro en deze met betrekking tot de andere commerciële sectoren met 87,6 miljoen euro.

Het Rekenhof dringt aan op een oplossing die compatibel is met de Europese regelgeving en waarbij publieke en commerciële sector worden afgezonderd.

De minister en de NMBS-*Holding* hebben in hun antwoord op het auditverslag het belang daarvan onderschreven.

Inzake de financiële stromen van Infrabel, een vennootschap die uitsluitend opdrachten van openbare dienst uitvoert, heeft het Rekenhof vastgesteld dat zij in de periode 2005-2007 uit haar bedrijfsactiviteiten een gecumuleerde bruto financieringsmarge heeft gerealiseerd van 233,7 miljoen euro.

De algemene vergadering heeft in elk boekjaar over de winstbestemming beslist overeenkomstig artikel 52 van de statuten en artikel 616 van het Wetboek van vennootschappen, namelijk de toewijzing van een deel aan de wettelijke reserve en van het saldo aan de overgedragen winst.

Volgens artikel 59 van het beheerscontract moest Infrabel in geval van winst de prioriteiten bepalen waarvoor het eventuele overschot aan toelagen zou moeten worden bestemd maar heeft daaromtrent geen expliciete beslissing genomen.

Het beheerscontract 2008-2012 handelt niet meer over de bestemming van de winst of over het gebruik van de toelagen ingeval een instroom van geldmidde-

2) La marge brute de financement cumulée, les variations du fonds de roulement et les besoins de financement pour les investissements ont fait progresser la dette financière à 3.85,6 millions d'euros au 31 décembre 2007, dont 835,3 millions d'euros pour le secteur public, 1.522,7 millions d'euros pour le secteur ABX et 827,6 millions d'euros pour le secteur commercial.

En guise d'explications supplémentaires, il convient d'ajouter:

- qu'une dette relative à ABX d'un montant de 184,0 millions d'euros a été affectée au secteur public, à savoir les frais de restructuration dont le dossier a été approuvé par la Commission européenne;

- que, si des taux d'intérêt du marché avaient été appliqués à la dette financière au lieu des taux d'intérêt dont bénéficie la SNCB-*Holding* en tant qu'entreprise publique, la dette relative à ABX aurait augmenté de 96,2 millions d'euros, et la dette relative aux autres secteurs commerciaux, de 87,6 millions d'euros au 31 décembre 2007.

La Cour des comptes demande instamment que l'on cherche une solution qui soit compatible avec la réglementation européenne et qui distingue le secteur public du secteur commercial.

Dans leur réponse au rapport d'audit, le ministre et la *Holding* SNCB ont souligné l'importance de cet aspect.

En ce qui concerne les flux financiers d'Infrabel, une société qui effectue exclusivement des missions de service public, la Cour des comptes a constaté qu'elle a réalisé une marge de financement brute cumulée de 233,7 millions d'euros par ses activités d'exploitation dans la période 2005-2007.

Lors de chaque exercice, l'assemblée générale a décidé de l'affectation du bénéfice conformément à l'article 52 des statuts et à l'article 616 du code des sociétés, soit une partie à la réserve légale et le solde au bénéfice reporté.

Selon l'article 59 du contrat de gestion, en cas de bénéfice, Infrabel doit déterminer les priorités auxquelles les éventuels excédents de subsides devraient être affectés. Infrabel n'a pas pris de décision explicite à ce propos.

Le contrat de gestion 2008-2012 ne traite plus de l'affectation des bénéfices ou de l'utilisation des subsides au cas où un flux de liquidités est généré par des activités,

len wordt gerealiseerd uit de activiteiten, zodat alleen artikel 52 van de statuten en artikel 616 van het Wetboek van Vennootschappen over de winstbestemming van toepassing is.

Het Rekenhof is van mening dat de Staat als mede-contractant van het beheerscontract en als verstrekker van de financieringsmiddelen, via het beheerscontract mee de voorwaarden moet kunnen vastleggen over het gebruik van gecumuleerde positieve kasstromen uit de bedrijfsactiviteiten van Infrabel.

B. Inleidende uiteenzetting van de gedelegeerd bestuurder van de NMBS-Holding

De heer Jannie Haek wijst er op dat de hervorming van de structuren van de NMBS vier doelstellingen had:

- het bevorderen van het spoorvervoer met het oog op een *modal shift*;
- het garanderen van optimale kwaliteit;
- het naleven van de Europese regels;
- het stabiliseren van de schulden van de groep.

Het is niet eenvoudig een eenduidig antwoord te geven op de vraag of de hervorming bevorderlijk is geweest. Maar we stellen wel vast dat de beoogde groei van 25% per periode van het beheerscontract effectief gerealiseerd wordt. Daarnaast stijgt het aantal reizigers en sedert 2000 is er ook een *modal shift*. Het spoorwegverkeer kent aldus een groter marktdeel t.o.v. de andere vormen van vervoer in toename van de verplaatsingen. Deze verwezenlijkingen hebben plaatsgevonden tijdens de moeilijke periode tussen 2005 en 2007. Men mag tevens niet uit het oog verliezen dat het in drie opdelen van de vroegere NMBS, een kolos met meer dan 38 000 werknemers, niet eenvoudig is.

Wat de kwaliteit betreft, tonen de recentelijk door Infrabel gepubliceerde stiptheidscijfers voor 2008 aan dat er verbetering is.

De Europese regels worden nageleefd. Gezien de drie luiken van de NMBS-groep een afzonderlijke juridische entiteit hebben, wordt voldaan aan de regel dat er een boekhoudkundige scheiding (balans en verlies- en winstrekening) moet zijn tussen het beheer van de infrastructuur en de vervoersactiviteiten. Binnen de spoorondernemingen is er een afzonderlijke boekhouding tussen de openbare dienstverlening en de commerciële activiteiten. De essentiële functies liggen bij Infrabel en zijn autonoom ten aanzien van de operatoren.

de sorte que seuls l'article 52 des statuts et l'article 616 du Code des sociétés concernant l'affectation des bénéfices trouvent à s'appliquer.

La Cour des comptes estime que l'État, en tant que cocontractant du contrat de gestion et en tant que pourvoyeur des moyens de financement, doit pouvoir participer, par l'intermédiaire du contrat de gestion, à la détermination des conditions relatives à l'utilisation des flux de trésorerie positifs cumulés provenant des activités d'exploitation d'Infrabel.

B. Exposé introductif de l'administrateur délégué de la SNCB Holding

M. Jannie Haek explique que la réforme des structures de la SNCB poursuivait quatre objectifs:

- la promotion du transport ferroviaire dans la perspective d'un transfert modal;
- la garantie d'une qualité optimale;
- le respect des règles européennes;
- la stabilisation des dettes du groupe.

Il n'est pas simple de répondre clairement à la question de savoir si la réforme a été favorable. Mais nous constatons que la croissance escomptée de 25% par période du contrat de gestion a bien été réalisée. Par ailleurs, le nombre de voyageurs est en augmentation et un transfert modal a également été observé depuis 2000. Le trafic ferroviaire a ainsi une part de marché plus importante par rapport aux autres moyens de transport dans l'accroissement des déplacements. Ces réalisations ont été accomplies durant la difficile période 2005-2007. Il ne faut cependant pas perdre de vue que diviser en trois l'ancienne SNCB, un colosse employant plus de 38 000 travailleurs, n'est pas chose aisée.

S'agissant de la qualité, les statistiques pour 2008 en matière de ponctualité, récemment publiées par Infrabel, témoignent d'une amélioration.

Les règles européennes sont respectées. Le groupe SNCB ayant été scindé en trois volets disposant d'une entité juridique distincte, il satisfait à l'obligation d'une scission comptable (bilan et compte pertes et profits) entre la gestion de l'infrastructure et la gestion des activités de transport. Les entreprises ferroviaires tiennent une comptabilité séparée pour le service public et les activités commerciales. Les fonctions essentielles sont aux mains d'Infrabel, qui intervient de manière autonome vis-à-vis des opérateurs.

Op het ogenblik van de splitsing had de NMBS-groep bijna 10 miljoen schulden. De Staat heeft toen hulp geboden door 7,4 miljard te transfereren naar het Fonds voor Spoorweginfrastructuur te storten, maar eiste daarvoor als garantie dat de overblijvende schuld afgebouwd moest worden met de beschikbare middelen en de opbrengsten afkomstig uit andere activiteiten. De schuld is nu gestabiliseerd en op een structurele manier aan het afnemen.

De spreker geeft meer precieze toelichting op financieel vlak over het stabiliseren van de schulden. De schulden die betrekking hebben op het beheerscontract, overgeërfd van de oude NMBS op 1 januari 2005, zijn in de eerste jaren toegenomen om daarna geleidelijk af te nemen. Deze schuld kwam voort uit ABX, Cargo en het internationaal reizigersverkeer en voor een klein deel ook uit de openbare sector.

Een aantal schuldelementen vallen buiten de gewone cijfers omdat daarvoor bijzondere financiering is voorzien. De spreker noemt het rollend materieel voor de NMBS en voor het gewestelijk expresnet en de lening aangegaan om het financieringstekort voor de HST aan te vullen. Ook de leningen die de Holding afsloot ter prefinanciering van de prioritaire projecten van de Gewesten moeten genoemd worden, al komen de Gewesten daarvoor tussen in de financiering. Er moet ook rekening gehouden worden met de regeringsbeslissingen voor 2009. De vermindering van de dotaties voor Infrabel met 200 miljoen en de aanschaf van rollend materieel voor 140 miljoen, bijvoorbeeld, heeft gevolgen voor de schuldevolutie van de groep.

De spreker ziet de middelen van de NMBS-groep als een geheel dat moet worden ingezet om het hoofd te bieden aan een tijdelijk moeilijke situatie, die werd gecreëerd door de historische schuld van de oude NMBS en nu moet worden opgelost. Daarna zal de NMBS-groep in een gezonde situatie van bedrijfsvoering komen met normale financieringsregels.

De verplichte verkoop van ABX was een moeilijk dossier. Daarnaast is het de Holding die de alternatieve financieringscontracten afsluit en die de risico's dekt tussen de juridische verbintenissen en de werkelijke waarde van het aangekochte materiaal. Alle juridische geschillen die bestonden bij de oude NMBS werden door de Holding geërfd.

Er is ook de overdracht van de pensioenverplichtingen. In het buitenland betekenden de pensioenverplichtingen een hele zware hypotheek voor de spoorwegsector. De oplossing van de NMBS-groep, een bijzondere financieringsregeling, is volgens de spreker een groot succes.

Au moment de la scission, le groupe SNCB avait accumulé presque 10 millions de dettes. L'État est alors venu à son secours en transférant 7,4 milliards aux Fonds de l'infrastructure ferroviaire, mais en exigeant en contrepartie la garantie que la dette restante devait être réduite grâce aux moyens disponibles et aux recettes provenant d'autres activités. La dette est désormais stabilisée et elle décroît de manière structurelle.

L'intervenant commente plus précisément l'aspect financier de la stabilisation des dettes. Les dettes relatives au contrat de gestion, héritées de l'ancienne SNCB le 1^{er} janvier 2005, ont augmenté au cours des premières années pour diminuer ensuite progressivement. Ces dettes provenaient d'ABX, de Cargo et du transport international de voyageurs, ainsi que du secteur public pour une petite partie.

Certains éléments de ces dettes n'entrent pas dans les chiffres ordinaires dès lors qu'ils font l'objet d'un financement particulier. L'intervenant évoque à cet égard le matériel roulant de la SNCB et pour le RER, ainsi que l'emprunt servant à couvrir le déficit de financement du TGV. Il convient d'ajouter à cela les emprunts conclus par la holding en vue du préfinancement des projets prioritaires des régions bien que ces dernières interviennent dans leur financement. Il faut également tenir compte des décisions du gouvernement pour 2009. Par exemple, la réduction des dotations d'Infrabel de 200 millions d'euros et l'achat de matériel roulant pour 140 millions d'euros ont des conséquences pour l'évolution de la dette du groupe.

L'intervenant considère que les moyens du groupe SNCB forment un tout qui doit être mis en œuvre pour faire face à une situation temporairement difficile, causée par la dette historique de l'ancienne SNCB et à laquelle il faut maintenant trouver une solution. Le groupe SNCB se trouvera ensuite dans une situation de gestion saine, avec des règles de financement normales.

La vente obligatoire d'ABX a été un dossier difficile. En outre, c'est la holding qui conclut les contrats de financement alternatif et qui couvre les risques entre les engagements juridiques et la valeur réelle du matériel acheté. La holding a hérité de tous les litiges juridiques liant l'ancienne SNCB.

Il convient d'ajouter à ce qui précède le transfert des obligations en matière de pensions. À l'étranger, les obligations en matière de pensions ont très lourdement hypothéqué le secteur du transport ferroviaire. L'intervenant estime que la solution du groupe SNCB, un mode de financement particulier, est un succès de taille.

De spreker duidt op een aantal risico's. De stijging van het spoorverkeer en het uitstekende kostenbeheer hebben geleid tot een gunstige evolutie tussen 2005 en 2007. Dit zou er aanleiding toe kunnen geven de financiële marge nu te verruimen. Maar deze grote productiviteitsstijging van het personeel kan niet eeuwig blijven duren. De productiviteit mag evenwel niet dalen. Daarom is het bijvoorbeeld belangrijk de kostprijs van een voltijds equivalent in evenwicht te houden.

Een ander risico treft de commerciële activiteiten binnen de groep. Binnen de Holding is het onmogelijk om met de opbrengst van de commerciële activiteiten de historische schuld af te bouwen. Toch is de commerciële opbrengst van de Holding goed en neemt jaarlijks toe met 10%. De groei is echter niet groot genoeg om de schuld af te lossen.

De verdeling van de schulden en financiële lasten tussen de ondernemingen kan een aantal mogelijke problemen geven. De Holding is naar de buitenwereld toe de contractant van de schulden. Hierbij noteren we de positieve kaspositie, vooral van Infrabel en in mindere mate ook van de NMBS.

De Holding heeft een schuld van 2 800 miljoen euro en een jaarlijkse financiële last van 120 miljoen euro. De Holding heeft evenwel een uitstekende AA+ rating, zoals de Belgische Staat.

De NMBS-Holding beheert nog 57 *sale and lease back* contracten, afgesloten tussen 1988 en 2003. Dat zijn complexe contracten, die grote risico's inhouden.

De NMBS-Holding heeft in uitvoering van het beheerscontract 2005-2007 een kapitaalsverhoging doorgevoerd van 510 miljoen euro, gestort in schijven, in het kader van het steunbeleid voor de filialen en vooral om hen toe te laten hun opdrachten van openbaar dienstbetoon te vervullen. De NMBS-Holding is haar verplichtingen nagekomen. Het globale akkoord van opeenvolgende kapitaalsverhogingen maakt integraal deel uit van de herstructurering die in werking is getreden in 2005. Het doel was toen drie gezonde ondernemingen te hebben en daarvoor werden de nodige middelen ingezet.

Na de opmerkingen van het Rekenhof werd door de Holding beslist om de resterende 30 miljoen euro in beraad te houden tot meer duidelijkheid geschapen is.

De vragen van het Rekenhof zijn belangrijk. Het is evenwel ook telangrijk te noteren dat de NMBS-groep het goed doet.

L'orateur pointe un certain nombre de risques. L'augmentation du trafic ferroviaire et une excellente gestion des coûts ont permis une évolution positive entre 2005 et 2007. Cela pourrait donner lieu à un élargissement de la marge financière. Mais cette forte hausse de productivité du personnel ne peut perdurer éternellement. La productivité ne peut cependant pas faiblir. C'est pourquoi il est par exemple important de maintenir en équilibre le coût d'un membre du personnel équivalent temps-plein.

Un autre risque concerne les activités commerciales au sein du groupe. Au sein de la Holding il est impossible de résorber la dette historique grâce au produit des activités commerciales. Le produit commercial de la Holding est cependant bon et augmente annuellement de 10%. La croissance n'est toutefois pas assez forte pour amortir la dette.

La répartition des dettes et des charges financières entre les entreprises pourrait aussi poser une série de problèmes éventuels. La Holding est, vis-à-vis du monde extérieur, le contractant des dettes. Nous prenons acte à cet égard de la trésorerie positive, surtout d'Infrabel et, dans une moindre mesure, également de la SNCB.

La Holding a une dette de 2 800 millions d'euros et une charge financière annuelle de 120 millions d'euros. La Holding possède toutefois un excellent rating AA+, comme l'État belge.

La SNCB Holding gère encore 57 contrats *sale and lease back*, conclus entre 1988 et 2003. Ce sont des contrats complexes, qui impliquent des risques importants.

La SNCB Holding a, en exécution du contrat de gestion 2005-2007, procédé à une augmentation de capital de 510 millions d'euros, versés en tranches, dans le cadre de sa politique d'appui aux filiales et surtout en vue de leur permettre de remplir leurs missions de service public. La SNCB Holding a rempli ses obligations. L'accord global des augmentations de capital successives fait partie intégrante de la restructuration qui est entrée en vigueur en 2005. L'objectif était à l'époque d'avoir trois entreprises saines et les moyens nécessaires à cette fin ont été engagés.

À la suite des observations de la Cour des comptes, la Holding a décidé de tenir en délibéré les 30 millions d'euros restants jusqu'à ce que la situation ait été clarifiée.

Les questions de la Cour des comptes sont importantes. Il est cependant important de noter que le groupe SNCB se porte bien.

De spreker wijst echter op twee problemen die een oplossing behoeven:

- De financiering van de commerciële activiteiten op lange termijn van de NMBS, hoe zal daarvoor gezorgd worden?
- De historische schuld is geïsoleerd bij de Holding, wat de situatie transparant maakt, vooral naar Europa toe. Maar hoe zal die schuld verder afgebouwd worden?

C. Inleidende uiteenzetting van de gedelegeerd bestuurder van de NMBS

De heer Marc Descheemaeker bevestigt dat de NMBS in de periode 2005-2007 zowel investerings- als exploitatietoelagen gekregen heeft van de FOD Mobiliteit en Vervoer en dat de NMBS Holding daarnaast een kapitaalsverhoging van 510 miljoen euro onderschreven heeft bij de NMBS.

De conclusies van het Rekenhof over het gebruik van publieke middelen binnen de commerciële sectoren, geven de indruk dat deze publieke middelen niet voor de vooropgestelde doeleinden zijn gebruikt.

Gelet op het feit dat het om een heel moeilijke, technische materie ging, besloot de NMBS, vóór het nemen van beslissingen, het advies in te winnen van vier expertenbureaus:

- de 2 auditkantoren *Ernst & Young* en *Deloitte*;
- de 2 advocatenkantoren *Allen & Overy LLP* en *Stibbe BV*

De bedoeling was om zowel vanuit het auditgebeuren als vanuit de juridische expertise een volledige evaluatie te maken van het ontstaans- en financieringsproces van de NMBS en het respect dat voor de verschillende elementen van *Corporate Governance* is getoond.

De spreker betreurt dat een voorrapport van het Rekenhof in de pers is uitgelekt, waarna een beroepsvereniging van Duitse vrachtwagenbestuurders bij de Europese Commissie klacht heeft neergelegd tegen de Belgische Staat.

De Belgische Staat heeft gereageerd door beroep te doen op het gespecialiseerde advocatenkantoor *Cleary Gottlieb LLP* om haar bij te staan.

De NMBS heeft daar uiteraard de rapporten van haar eigen specialisten aan toe gevoegd. Zo is duidelijk geworden dat de thesen die de verschillende raadsleden afzonderlijk hebben ontwikkeld, onderling overeenstemmen.

L'orateur pointe cependant deux problèmes qui doivent être résolus:

- Comment le financement des activités commerciales à long terme de la SNCB sera-t-il assuré?
- La dette historique a été isolée dans la Holding, ce qui rend la situation transparente, surtout vis-à-vis de l'Europe. Mais comment va-t-on continuer à réduire cette dette?

C. Exposé introductif de l'administrateur délégué de la SNCB

M. Marc Descheemaeker confirme que la SNCB a reçu, au cours de la période 2005-2007, des subsides tant d'investissement que d'exploitation du SPF Mobilité et Transports et que la SNCB Holding a en outre souscrit à une augmentation de capital de 510 millions d'euros auprès de la SNCB.

Les conclusions de la Cour des comptes concernant l'utilisation des moyens publics au sein des secteurs commerciaux donnent l'impression que ces moyens publics n'ont pas été utilisés pour les objectifs prévus.

Considérant qu'il s'agissait d'une matière technique très complexe, la SNCB a décidé, avant de prendre une décision, de demander l'avis de quatre bureaux d'experts:

- les 2 cabinets d'audit *Ernst & Young* et *Deloitte*;
- les deux cabinets d'avocats *Allen & Overy LLP* et *Stibbe BV*

L'objectif était de réaliser, à partir tant de l'audit que de l'expertise juridique, une évaluation complète du processus de création et de financement de la SNCB et du respect témoigné pour les différents éléments de la gouvernance d'entreprise.

L'orateur regrette qu'un rapport préliminaire de la Cour des Comptes ait été diffusé dans la presse et qu'ensuite, une association professionnelle de chauffeurs de camions allemands ait déposé plainte contre l'État belge auprès de la Commission européenne.

L'État belge a réagi en faisant appel au cabinet d'avocats spécialisé *Cleary Gottlieb LLP*, pour que celui-ci l'assiste.

La SNCB y a évidemment joint les rapports de ses propres experts. Ainsi, il est devenu clair que les thèses développées séparément par les différents conseillers concordent.

De spreker geeft toelichting bij de 4 luiken waarop het onderzoek van het Rekenhof betrekking had:

- A. Aanwending van de investeringstoelagen;
- B. Gevoerde boekhouding m.b.t. de exploitatietoelagen;
- C. Uitgevoerde kapitaalsverhogingen;
- D. Toewijzing van de kapitaalsverhogingen

De spreker neemt nota van de conclusie van het Rekenhof dat de boekhouding met betrekking tot de investeringstoelagen juist en volledig is.

De spreker is het eens met de opmerking van het Rekenhof dat het de transparantie van de boekhouding met betrekking tot de exploitatietoelagen ten goede zou komen indien naast de resultatenrekeningen ook kasstroomoverzichten zouden worden opgesteld. Hoewel de NMBS voorlopig niet verplicht is om kasstroomoverzichten op te stellen, heeft ze dit in 2008 toch gedaan met het oog op meer duidelijkheid ten opzichte van de aangewende kapitaalsverhogingen. De zogenaamde «*ex-post*»-rekeningen voor de boekjaren 2005, 2006 en 2007 liggen thans voor bij het College van Commissarissen.

Op grond van het ingewonnen advies en in overeenstemming met het standpunt van de Belgische Staat, kan de NMBS niet akkoord gaan met de zienswijze die de kapitaalsverhogingen kwalificeert als bijkomende overheidsmiddelen.

Samen met de Belgische Staat is de NMBS van oordeel dat de aldus ingebrachte financiële middelen vooral zijn voortgekomen uit de eigen activiteit van de NMBS, de vroegere tak «*spoorvervoer*».

Het KB van 18 oktober 2004 was het resultaat van een akkoord binnen de toenmalige regering, waarbij bedrijfstakken werden ingebracht. De inbreng in de NMBS op 1 januari 2005 diende alle activa en passiva te omvatten die overeenstemden met de bedrijfstak spoorvervoer.

Dit akkoord werd niet gerespecteerd door de NMBS-Holding. Liquide middelen en vorderingen van minder dan 1 jaar werden niet ingebracht, maar bleven in de NMBS-Holding.

De later uitgevoerde kapitaalsverhogingen konden onmogelijk door publieke middelen worden gefinancierd, omdat ze afkomstig zijn uit de middelen die overgedragen hadden moeten worden in uitvoering van het KB van 18 oktober 2004. Ze zijn te beschouwen als een uitgestelde en gefaseerde inbreng van cashmiddelen die normaliter op 1 januari 2005 hadden dienen te worden

L'orateur donne des précisions concernant les quatre volets sur lesquels portait l'audit de la Cour des Comptes:

- A. Affectation des subsides d'investissement;
- B. Comptabilité tenue en ce qui concerne les subsides d'exploitation;
- C. Augmentations de capital réalisées;
- D. Affectation des augmentations de capital.

L'orateur prend note de la conclusion de la Cour des Comptes selon laquelle la comptabilité relative aux subsides d'investissement est correcte et complète.

L'orateur approuve la remarque de la Cour des Comptes selon laquelle la transparence de la comptabilité relative aux subsides d'exploitation serait améliorée si, en plus des comptes de résultats, des relevés de flux de trésorerie étaient également établis. Bien que la SNCB ne soit provisoirement pas obligée d'établir des relevés de flux de trésorerie, elle l'a pourtant fait en 2008 en vue d'apporter plus de clarté pour les augmentations de capital. Les comptes dits «*ex-post*» des exercices 2005, 2006 et 2007 sont actuellement examinés par le Collège des Commissaires.

Sur la base de l'avis obtenu et conformément au point de vue de l'État belge, la SNCB ne peut souscrire à l'interprétation selon laquelle les augmentations de capital doivent être considérées comme des fonds publics supplémentaires.

À l'instar de l'État belge, la SNCB considère dès lors que les moyens financiers apportés ont surtout été générés par la propre activité de la SNCB, l'ancienne branche «*transport ferroviaire*».

L'arrêté royal du 18 octobre 2004 était le fruit d'un accord intervenu au sein du gouvernement de l'époque, prévoyant l'apport de branches d'activités. L'apport effectué dans la SNCB au 1^{er} janvier 2005 devait couvrir tous les actifs et passifs correspondant à la branche d'activités transport ferroviaire.

Cet accord n'a pas été respecté par la SNCB Holding. Les liquidités et les créances à moins d'un an n'ont pas été apportées, mais ont été maintenues au sein de la SNCB Holding.

Les augmentations de capital effectuées ultérieurement ne pouvaient pas être financées par des fonds publics, parce qu'elles provenaient en réalité des fonds qui auraient dû être transférés en exécution de l'arrêté royal du 18 octobre 2004. Elles doivent dès lors être considérées comme un apport différé et phasé de liquidités qui auraient normalement dû être apportées au

ingebracht en die voortkomen uit de bedrijfstak spoorvervoer.

De uitgevoerde kapitaalsverhogingen zijn slechts een gedeeltelijke compensatie voor hetgeen was voorzien in het officieel businessplan, neergelegd bij de oprichting van de NMBS. De ingebrachte 510 miljoen euro zijn minder dan de helft van de overdracht die voorzien was. Er is nog 614 miljoen euro bij de NMBS-Holding gebleven.

Het gevolg hiervan was dat op 1 januari 2005, De NMBS, 2^{de} grootste Belgische werkgever en van kapitaal belang voor de mobiliteit in het land, over geen liquiditeiten beschikte.

De spreker is van mening dat de gedeeltelijke affectatie van de kapitaalsverhogingen aan het goederenvervoer in overeenstemming is met het beheerscontract en de wet van 21 maart 1991, alsmede met de expliciete beslissingen van de Raad van Bestuur van de «oude NMBS». De uitgesproken wens van de Raad van Bestuur was dat de NMBS de middelen zou krijgen om tot een evenwicht te komen in de rekeningen. De NMBS heeft deze middelen niet gekregen.

De gesplitste affectatie (*ex-post*) van de kapitaalsverhogingen over openbare dienstactiviteiten en commerciële activiteiten beantwoordt aan de boekhoudkundige verplichtingen vervat in het beheerscontract, de wet van 21 maart 1991 en de Europese regelgeving.

Vermits de ingebrachte kapitaalsmiddelen niet meer zijn dan activabestanddelen die voortkomen uit de vroegere spooractiviteit, kunnen ze niet beschouwd worden als «overheidsmiddelen die over de jaren 2005, 2006 en 2007» werden ingebracht. Deze kapitaalsmiddelen zijn dan ook per definitie géén staatssteun.

Hoewel de activiteit Cargo boekhoudkundig gedurende 12 maanden facturen heeft opgesteld in 2005, heeft de activiteit – qua kasstromen – slechts 8 maanden liquiditeiten kunnen realiseren uit zijn eigen facturatie. De drie à vier maanden betalingen van 2004 zijn in de Holding gebleven en nooit overgedragen geworden. De NMBS heeft daardoor geld moeten lenen bij de Holding, waarbij de «winst-en-verlies»-rekening van de NMBS van de vrijgemaakte sectoren werd belast door interesten die de NMBS moest betalen aan de onderneming die de NMBS eigenlijk hun eigen geld terug leende.

De NMBS heeft ook een groot deel van haar bezit moeten verkopen, bijna 40% van haar wagonnenpark, dat in 2002 19 000 wagons telde en vandaag nog slechts 11 000. Ook 33% van de deelname in de maritieme terminal bij de haven van Antwerpen werd verkocht.

1^{er} janvier 2005 et qui proviennent de la branche d'activités transport ferroviaire.

Les augmentations de capital effectuées ne sont qu'une compensation partielle de ce qui avait été prévu dans le plan d'entreprise officiel, déposé au moment de la création de la SNCB. Les 510 millions d'euros apportés correspondent à moins de la moitié du transfert qui avait été prévu. Un montant de 614 millions d'euros est resté au sein de la SNCB Holding.

Il en a résulté qu'au 1^{er} janvier 2005, la SNCB, le deuxième plus gros employeur de Belgique, d'une importance capitale pour la mobilité dans notre pays, ne disposait plus de liquidités.

L'orateur estime que l'affectation partielle des augmentations de capital au transport de marchandises est conforme au contrat de gestion et à la loi du 21 mars 1991, ainsi qu'aux décisions explicites du Conseil d'administration de l'«ancienne SNCB». Le Conseil d'administration souhaitait expressément que la SNCB reçoive les moyens lui permettant de parvenir à un équilibre dans les comptes. La SNCB n'a pas reçu ces moyens.

L'affectation scindée (*ex-post*) des augmentations de capital entre les activités de service public et les activités commerciales répond aux obligations comptables figurant dans le contrat de gestion, la loi du 21 mars 1991 et la réglementation européenne.

Étant donné que les capitaux apportés ne sont que des éléments de l'actif provenant de l'ancienne activité ferroviaire, ils ne peuvent être considérés comme des «fonds publics» ayant été apportés «en 2005, 2006 et 2007». Ces capitaux ne constituent dès lors pas, par définition, une aide d'État.

Bien que l'activité Cargo ait, sur le plan comptable, établi des factures pendant 12 mois en 2005, cette activité a uniquement pu réaliser – en matière de flux de trésorerie – 8 mois de liquidités sur la base de sa propre facturation. Les trois à quatre mois de paiements de 2004 sont restés au sein de la Holding et n'ont jamais été transférés. La SNCB a dès lors dû emprunter de l'argent auprès de la Holding, ce qui a grevé le compte de profits et pertes de la SNCB pour les secteurs libéralisés d'intérêts que la SNCB devait payer à l'entreprise qui prêtait en fait son propre argent à la SNCB.

La SNCB a également été contrainte de vendre une grande partie de ses avoirs, soit près de 40% de son parc de wagons, qui comptait 19 000 unités en 2002 contre seulement 11 000 aujourd'hui. Quelque 33% de la participation qu'elle détenait dans le terminal maritime du port d'Anvers ont également été vendus.

Het NMBS-management gaat niet akkoord met de handelwijze van de NMBS-Holding om in 2008 de laatste schijf van 30 miljoen euro tot nader order te onthouden. Het is een handelwijze die de oprichtersaansprakelijkheid van de NMBS-Holding verder in het gedrang brengt.

De spreker onderschrijft de mening van de heer Vanstapel en de heer Haek omtrent ABX. De problematiek die voortkomt uit de met ABX verbonden schulden zal nooit aan de hand van de commerciële activiteiten van de NMBS en van de Holding kunnen worden afgebouwd. Er is nood aan een structurele oplossing.

D. Inleidende uiteenzetting van de gedelegeerd bestuurder van Infrabel

De heer Luc Lallemand stelt dat Infrabel enkel actief is binnen het domein van de openbare dienst, in overeenstemming met de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven.

In haar auditverslag van 15 oktober 2008 komt het Rekenhof, in verband met Infrabel, tot vaststellingen omtrent 6 punten:

1. de bestemming van het jaarlijks resultaat;
2. de boekhoudkundige verwerking van de investeringen;
3. de naleving van de procedures inzake voorafgaand visum van het DGVL (Directoraat-Generaal Vervoer ten Land);
4. de opvolging van de gecumuleerde stortingen door de Staat en van de gecumuleerde, gerealiseerde investeringen;
5. de aanwending van de financieringsmiddelen voor het HST-project;
6. de financiële stromen in verband met opdrachten van openbare dienst.

Wat het jaarlijks resultaat betreft, bevat het beheerscontract 2008-2012 tussen Infrabel en de Staat geen enkele specifieke bepaling met betrekking tot de bestemming ervan, overeenkomstig artikel 59 van het beheerscontract. Voor elk boekjaar besliste de algemene vergadering -waarin de Staat de meerderheid van de stemmen bezit- dat een deel bestemd werd voor de wettelijke reserve en dat het winstsaldo werd overgedragen. Dat beantwoordt aan de wettelijke bepalingen en steunt op:

- De richtlijn nr. 91/440/EEG van de Raad (artikel 4, punt 2, en artikel 7, punt 3);

La direction de la SNCB dénonce les pratiques de la SNCB Holding consistant à retenir, en 2008, la dernière tranche de 30 millions d'euros jusqu'à nouvel ordre. Ces pratiques compromettent davantage la responsabilité des fondateurs de la SNCB Holding.

L'orateur partage le point de vue de MM. Vanstapel et Haek concernant ABX. On ne parviendra jamais à mettre un terme à la problématique liée aux dettes d'ABX grâce aux activités commerciales de la SNCB et de la SNCB Holding. Une solution structurelle s'impose.

D. Exposé introductif de l'administrateur délégué d'Infrabel

M. Luc Lallemand indique qu'Infrabel opère uniquement dans le domaine du service public, conformément à la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques.

Dans son rapport d'audit du 15 octobre 2008, la Cour des comptes formule quelques constatations concernant 6 points:

1. l'affectation du résultat annuel;
2. le traitement comptable des investissements;
3. le respect des procédures en matière de visa préalable de la DGTT (Direction générale du transport terrestre);
4. le suivi des versements cumulés effectués par l'État et des investissements réalisés cumulés;
5. l'affectation des moyens financiers au projet TGV;
6. les flux financiers liés aux missions de service public.

En ce qui concerne le résultat annuel, le contrat de gestion 2008-2012 conclu entre Infrabel et l'État ne contient aucune disposition spécifique concernant son affectation, conformément à l'article 59 du contrat de gestion. Pour chaque exercice, l'assemblée générale (dans laquelle l'État détient la majorité des voix) a décidé d'affecter une partie du bénéfice à la réserve légale et de reporter le solde. Cette décision répond aux dispositions légales et s'appuie sur:

- la directive n° 91/440/EEG du Conseil (article 4, point 2, et article 7, point 3);

– De mededeling van de Commissie aan de Raad en aan het Europees Parlement over de «meerjarrencontracten met betrekking tot de kwaliteit van de spoorinfrastructuur» die een soepeler gebruik van de middelen mogelijk maakt en beter beantwoordt aan de economische behoeften;

– Artikel 52 van de statuten en artikel 116 van het Wetboek van Vennootschappen.

In de eerste beheersovereenkomst was er een bepaling opgenomen in verband met de bestemming van het jaarlijks resultaat. In de tweede beheersovereenkomst komt die bepaling niet meer voor, omdat het niet opportuun werd geacht de keuze van de aandeelhouders op die manier te beperken.

Infrabel boekt 5% van de gemaakte winst als wettelijke reserve. De rest van het resultaat wordt naar het volgend jaar overgedragen.

In zijn betoog spreekt de heer Van Stapel over een «overschot van subsidies». De spreker is het met deze beschrijving niet eens. Hij wijst er op dat Infrabel meer dan 1000 ingenieurs in dienst heeft en hiermee bijdraagt aan de werkgelegenheid. Hij acht de subsidiëringsevenveloppe toereikend, maar zegt dat er twee redenen zijn die de uitvoering van het programma vertragen. Enerzijds kampt Infrabel met een personeelstekort doordat voor technische functies maar moeilijk personeel te vinden is wegens de krappe arbeidsmarkt voor die gespecialiseerde functies. Anderzijds hebben problemen met stedenbouwkundige procedures voor vertragingen gezorgd. De laatste vergunningen voor het GEN zijn pas een paar weken geleden verkregen en er zijn nog beroepen mogelijk.

Infrabel heeft tevens een fragiele rentabiliteitsdrempel. Met het oog op de moeilijke economische positie waarin het land verkeert, stelde Infrabel aan de voogdijminister voor om vanaf 2008 een beschikbare reserve te creëren, met de bedoeling de investeringscyclus stabiel te maken. Het doel van deze reserve is drieledig:

- de volledige uitvoering van een ambitieus investeringsprogramma mogelijk maken, voor het geval de overheidsmiddelen onvoldoende zouden blijken om aan de werkelijke behoeften tegemoet te komen;
- op lange termijn investeren in de vernieuwing van het productieapparaat;
- het werkvolume van het personeel stabiel houden.

Wat de boekhoudkundige verwerking van de investeringen betreft, stelt de spreker dat het boekhoudstelsel, dat uniform is voor de drie vennootschappen, de conformiteit van de geregistreerde investeringskosten garandeert in termen van juistheid, volledigheid en

– la communication de la Commission au Conseil et au Parlement européen relative aux «contrats plurianuels concernant la qualité de l'infrastructure ferroviaire», qui permet d'utiliser les fonds de façon plus souple et répond mieux aux besoins économiques;

– l'article 52 des statuts et l'article 116 du Code des sociétés.

Le premier contrat de gestion contenait une disposition relative à l'affectation du résultat annuel. Cette disposition n'apparaît plus dans le deuxième contrat de gestion, parce que l'on a jugé qu'il n'était pas opportun de restreindre de cette manière le choix des actionnaires.

Infrabel affecte 5% du bénéfice réalisé à la réserve légale. Le reste du résultat est reporté à l'exercice suivant.

Dans son exposé, M. Van Stapel parle d'un «excédent de subventions». L'orateur ne partage pas ce point de vue. Il signale qu'Infrabel occupe plus de 1000 ingénieurs et apporte ainsi une contribution à l'emploi. Il déclare que l'enveloppe des subventions est suffisante, mais que deux raisons expliquent les retards d'exécution du programme. D'une part, Infrabel est confrontée à un manque d'effectifs résultant des difficultés à recruter du personnel pour les emplois techniques en raison du marché du travail tendu pour ces spécialités et, d'autre part, des problèmes de procédures urbanistiques qui ont entraîné des retards. Les derniers permis pour le RER viennent d'être obtenus depuis seulement quelques semaines et des recours ont encore possibles.

Infrabel a également un seuil de rentabilité fragile. Compte tenu de la situation économique difficile à laquelle le pays est confronté, Infrabel a proposé au ministre de tutelle de constituer une réserve disponible à partir de 2008, afin de stabiliser le cycle d'investissement. Le but de cette réserve est triple:

- permettre l'exécution complète d'un ambitieux programme d'investissement, au cas où les moyens publics s'avéreraient insuffisants pour répondre aux besoins réels;
- investir à long terme dans la rénovation de l'appareil de production;
- stabiliser le volume de travail du personnel.

En ce qui concerne le traitement comptable des investissements, l'orateur précise que le système comptable, qui est uniforme pour les trois sociétés, permet de garantir la conformité des coûts d'investissement enregistrés, en termes d'exactitude, d'exhaustivité et de destination.

bestemming. De jaarlijkse controlebevindingen over de boeking van de investeringskosten bevestigen dat de boekhoudkundige procedures en boekhoudnormen worden nageleefd en hebben geen noemenswaardige onregelmatigheden aan het licht gebracht.

Het Rekenhof stelt vast dat Infrabel over een uitstekend systeem van verslaggeving beschikt. Verslaggeving is van groot belang voor de transparantie en het goede bestuur van een overheidsbedrijf. In het kader van haar ERP-systeem (*Enterprise Resource Planning*), voegt Infrabel nog steeds verbeteringen toe aan de verslaggeving, zonder evenwel de omvang, de juistheid en de bestemming van de investeringskostprijs uit het oog te verliezen.

Met betrekking tot de naleving van de procedures inzake voorafgaand visum van het DGVL, heeft het Rekenhof er op gewezen dat het ontbreken van een «groen licht» het potentiële risico inhoudt dat de betrokken investeringen opnieuw moeten worden gekwalificeerd als niet gesubsidieerde investeringen indien finaal het «groen licht» niet zou worden verkregen. Het is dan ook aangewezen dat de vennootschappen de administratieve procedures samen met het DGVL afhandelen en het ontbreken van het «groen licht» niet laten voortbestaan zodra is overgeschakeld op het controlesysteem gebaseerd op projectdossiers of collectieve dossiers.

Er werd beslist om over te schakelen naar een ander controlesysteem omdat het «groen licht» elk investeringsproject in verschillende schijven opdeelde. Er moet rekening gehouden worden met het feit dat Infrabel meer dan 180 investeringsprojecten heeft.

Infrabel is zich bewust van het risico dat wordt genomen bij investeringen zonder dat voorafgaand een «groen licht» werd bekomen. Met een jaarlijks federaal budget van 600 à 700 miljoen euro, moet Infrabel maandelijks «groene lichten» inbrengen voor ongeveer 60 miljoen euro. Infrabel heeft zich, via de beheersovereenkomst, ertoe verbonden dat risico te vermijden en de achterstand voor 31 december 2008 weg te werken. Infrabel is zijn belofte nagekomen. Eind 2008 bestond er geen achterstand meer.

Wat betreft de opvolging van de gecumuleerde stortingen door de Staat en van de gecumuleerde gerealiseerde investeringen, heeft het Rekenhof opgemerkt dat de berekeningen van Infrabel niet precies en correct waren.

Infrabel erkent de foute interpretaties bij de berekening van de saldo's voor het boekjaar 2007. De berekening was gebaseerd op de cijfers van het jaar 2007 alleen, zonder rekening te houden met de reserve van

Les résultats des contrôles annuels concernant l'enregistrement des coûts d'investissement confirment le respect des procédures et des normes comptables et n'ont pas mis en évidence d'irrégularités substantielles.

La Cour des comptes constate qu'Infrabel dispose d'un excellent système de rapportage. Le rapportage est essentiel pour la transparence et la bonne gouvernance d'une entreprise publique. Dans le cadre de son système ERP (*Enterprise Resource Planning*), Infrabel apporte encore des améliorations au système de rapportage, sans toutefois perdre de vue l'ampleur, l'exactitude et la destination des coûts de l'investissement.

En ce qui concerne le respect des procédures en matière de visa préalable de la DGTT, la Cour des comptes a souligné que l'absence de «feu vert» implique le risque potentiel de devoir requalifier ces investissements comme investissements non subsidiés si le feu vert n'est finalement pas obtenu. Il serait donc judicieux que les sociétés mènent à leur terme les procédures administratives avec la DGTT et ne laissent pas subsister le problème des «feux verts» manquants au moment du passage au nouveau système de contrôle basé sur les dossiers de projets ou les dossiers collectifs.

Il a été décidé de passer à un autre système de contrôle parce que le «feu vert» subdivisait chaque projet d'investissement en plusieurs tranches. Il convient de tenir compte du fait qu'Infrabel a plus de 180 projets d'investissement.

Infrabel est consciente du risque qui est pris lorsque des investissements sont réalisés sans que le «feu vert» ait été obtenu. Avec un budget fédéral annuel de 600 à 700 millions d'euros, Infrabel doit rentrer, tous les mois, des «feux verts» pour un montant d'environ 60 millions d'euros. Dans le cadre du contrat de gestion, Infrabel s'est engagée à éviter ce risque et à résorber le retard pour le 31 décembre 2008. Infrabel a tenu sa promesse. Il n'y avait plus de retard fin 2008.

En ce qui concerne le suivi des versements cumulés par l'État et des investissements réalisés cumulés, la Cour des comptes a observé que les calculs d'Infrabel n'étaient pas précis ni corrects.

Infrabel reconnaît les interprétations erronées dans le calcul des soldes pour l'exercice 2007. Les calculs étaient basés uniquement sur les chiffres de l'année 2007 sans tenir compte de la réserve des moyens non

niet gebruikte middelen, die in de voorafgaande jaren opgebouwd was. Deze interpretatiefout werd inmiddels rechtgezet.

Het HST-project had verschillende financieringsbronnen, waaronder kapitaalsverhogingen geplaatst door de NMBS-Holding ter afwerking van het HST-project.

Bij elke maandelijks afsluiting, moeten intresten worden berekend op het uitstaande saldo van de nog niet gebruikte kapitaalbijdragen. Sedert de storting van de betreffende bedragen door de NMBS-Holding, heeft Infrabel de interesten inderdaad nog niet in mindering gebracht. Infrabel zal dit rechtzetten.

Het Rekenhof vraagt volledige financiële transparantie, niet alleen voor de resultaten en de balans, maar ook voor de financiële stromen. Deze transparantie bestond reeds maar werd niet gepubliceerd samen met de jaarlijkse rekeningen. Ondertussen is dat verzuim eveneens hersteld.

De spreker legt er de nadruk op de Infrabel er steeds naar streeft een loyale partner te zijn van het mobiliteitsbeleid van de voogdijminister.

E. Vragen en opmerkingen van de leden van de commissie

Mevrouw Ine Somers (Open Vld) verwijst naar de opstartfase van de NMBS-groep begin 2005. Het is duidelijk dat alle afspraken gemaakt in 2004 niet zijn nagekomen. Het onderzoek van het Rekenhof behelst de periode 2005-2007. De spreker meent dat een ruimere onderzoeksperiode van belang kan zijn. Ze is van plan een voorstel van resolutie in te dienen met een nieuwe onderzoeksvraag, naar de naleving van de beslissingen die in 2004 zijn genomen door de regering en door de NMBS in de aanloop naar de oprichting van de NMBS-groep. Er moet worden nagegaan of de overdracht van alle activa en passiva is gebeurd conform aan beide KB's van 18 oktober en 30 december 2004.

De heer David Geerts (sp.a) stelt dat de al dan niet openbare ondersteuning van commerciële activiteiten bijna uitsluitend Cargo en het internationaal reizigersvervoer betreft. In de beleidsnota van de vorige minister van Overheidsbedrijven, mevrouw Vervotte, werd een saneringsplan voor Cargo aangekondigd. Cargo maakt een verlies van 340 miljoen euro bij een omzet van 700 miljoen euro en het internationaal reizigersvervoer maakt een verlies van 40 miljoen euro bij een omzet van 200 miljoen euro. De spreker wenst meer duidelijkheid over de bestaande intenties en plannen.

utilisés au cours des années précédentes. Cette erreur d'interprétation a été corrigée depuis lors.

Le projet de TGV avait plusieurs sources de financement, dont des augmentations de capital placées par la SNCB-Holding en vue de terminer le projet de TGV.

Lors de chaque clôture mensuelle, il faut calculer les intérêts sur le solde restant des participations au capital non encore utilisées. Depuis le versement des montants concernés par la SNCB Holding, Infrabel n'a en effet pas encore déduit les intérêts. Infrabel rectifiera cela.

La Cour des comptes demande une transparence financière totale, non seulement pour les résultats et le bilan, mais aussi pour les flux financiers. Cette transparence existait déjà mais elle n'a pas été publiée en même temps que les comptes annuels. Cette omission a également été corrigée depuis.

L'intervenant souligne qu'Infrabel s'efforce toujours d'être un partenaire loyal dans la politique de la mobilité du ministre de tutelle.

E. Questions et observations des membres de la commission

Mme Ine Somers (Open Vld) renvoie à la phase de démarrage du groupe SNCB de début 2005. Il est manifeste que tous les engagements pris en 2004 n'ont pas été tenus. L'analyse de la Cour des comptes couvre la période 2005-2007. L'intervenante estime qu'il pourrait être important d'examiner une période plus longue. Elle indique qu'elle a l'intention de déposer une proposition de résolution visant à demander un nouvel examen du respect des décisions prises en 2004 par le gouvernement et par la SNCB au cours de la période qui a précédé la création du groupe SNCB. Il convient de vérifier si tous les actifs et tous les passifs ont été transférés conformément aux arrêtés royaux des 18 octobre et 30 décembre 2004.

M. David Geerts (sp.a) indique que la question du soutien ou de l'absence de soutien public des activités commerciales concerne presque exclusivement Cargo et le transport international de voyageurs. La note de politique générale de Mme Vervotte, la précédente ministre des Entreprises publiques, annonçait un plan d'assainissement pour Cargo. Cargo affiche des pertes de 340 millions d'euros pour un chiffre d'affaires de 700 millions d'euros tandis que le transport international de voyageurs affiche des pertes de 40 millions d'euros pour un chiffre d'affaires de 200 millions d'euros. L'intervenant souhaite que l'on clarifie les intentions et les projets existants.

De spreker verwijst naar het door het Rekenhof aangehaalde voorbeeld van de Franse staatssteun toegekend aan Cargo. Wordt hier dezelfde piste onderzocht om conformiteit te bereiken binnen Europa?

De spreker wijst er op dat er in het debat omtrent de financieringsstromen nog steeds geen duidelijkheid is, ondanks de vele rapporten.

Binnen de huidige context ziet niemand een mogelijkheid om de ABX-schulden aan te zuiveren. In welke mate kan dit opgelost worden?

Hoe staat het met de dividenden van de dochterondernemingen. Worden er dividenden toegekend om de schuld bij de Holding te saneren?

De spreker is voorstander van het plan om de bestemming van de winst van Infrabel structureel aan te pakken. Is er voor Infrabel ook een plan om duurzaam te investeren en de reserve daar versneld voor in te zetten?

De heer Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!) is verbaasd dat de sprekers zeer verschillende bedragen noemen om de kost van de ABX-schuld te duiden. De overnemer van ABX heeft trouwens na de overname ervan heel snel winst gemaakt. De spreker wenst meer uitleg hieromtrent.

Het oorspronkelijke *business-plan* verschilt sterk van het werkelijke *business-plan*. De spreker wenst hierover eveneens meer duidelijkheid.

Er bestaan 57 contracten voor alternatieve financiering. Om welke bedragen gaat het? Welke risico's houden deze contracten in voor de Holding?

De NMBS-groep bevindt zich in een krappe budgettaire situatie. Voor 2009 besliste de regering daarenboven om de toegekende middelen met 300 miljoen euro te verminderen. Is dat een weldoordachte keuze van de regering?

De spreker is van mening dat de driedelige structuur van de NMBS-groep de samenwerking tussen de delen niet bevordert.

De heer Jef Van den Bergh (CD&V) stelt dat de verschillende sprekers duidelijk hebben aangetoond dat de schuld vanuit de commerciële activiteiten niet kan worden afgebouwd vanuit openbare opdrachten. Commerciële opbrengsten die de schuld kunnen afbouwen zijn er nauwelijks. De spreker is dan ook verbaasd dat volgens de heer Haek de schuld effectief wordt afgebouwd.

L'intervenant renvoie à l'exemple, cité par la Cour des comptes, de l'aide d'État accordée à Cargo par la France. Examine-t-on ici la même piste pour assurer la conformité au sein de l'Europe?

L'intervenant souligne que, malgré les nombreux rapports, les choses ne sont toujours pas claires dans le débat relatif aux flux de financement.

Dans le contexte actuel, personne ne voit comment apurer les dettes d'ABX. Dans quelle mesure ce problème peut-il être résolu?

Qu'en est-il des dividendes des filiales? Des dividendes sont-ils attribués pour assainir la dette de la Holding?

L'intervenant est favorable au plan visant à affecter de façon structurelle les bénéfices d'Infrabel. Existe-t-il aussi, pour Infrabel, un plan visant à réaliser des investissements durables et à y affecter rapidement la réserve?

M. Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!) s'étonne que les intervenants citent des montants très différents en ce qui concerne le coût de la dette d'ABX. Le repreneur d'ABX a d'ailleurs réalisé des bénéfices très rapidement après la reprise. L'intervenant souhaite obtenir davantage d'explications en la matière.

Le *business plan* initial diffère fortement du véritable *business plan*. L'intervenant souhaite également des précisions en la matière.

Il existe 57 contrats de financement alternatif. De quels montants s'agit-il? Quels risques ces contrats impliquent-ils pour la Holding?

Le groupe SNCB se trouve dans une situation budgétaire difficile. Le gouvernement a en plus décidé de réduire de 300 millions d'euros les moyens octroyés pour 2009. S'agit-il d'un choix bien réfléchi de la part du gouvernement?

L'intervenant estime que la structure tripartite du groupe SNCB ne favorise pas la coopération entre les différentes parties.

M. Jef Van den Bergh (CD&V) déclare que les différents orateurs ont montré clairement que la dette provenant des activités commerciales ne peut être réduite grâce aux missions publiques. Il y a peu de recettes commerciales qui peuvent faire diminuer la dette. L'intervenant s'étonne dès lors que, selon M. Haek, on est effectivement en train de réduire la dette.

De spreker vraagt of de Holding de NMBS middelen heeft onthouden waar ze recht op had. Wat is de reactie van de Holding? Wat is de reactie van het Rekenhof?

De spreker verwijst naar de klacht waarover de regering verantwoording heeft moeten afleggen aan Europa. Kan het antwoord van de regering in de commissie worden bekend gemaakt?

Mevrouw Linda Musin (PS) onderschrijft de mening van de vorige sprekers omtrent de historische schuld. Welke zijn de mogelijke oplossingen?

Wat is de mening van het Rekenhof over de nieuwe beheersovereenkomsten. Is er een evolutie of blijven de problemen gewoon bestaan?

De heer Ludo Van Campenhout (Open Vld) wijst er op dat de NMBS-groep jaarlijks 2 miljard 700 miljoen euro subsidies ontvangt. De Staat nam eind 2004 via de oprichting van het FSI (Fonds voor Spoorweginfrastructuur) een enorm deel van de NMBS-schuld over. Daartegenover stelde de Staat een quasi equivalente tegenwaarde van een geheel aan activa voor een boekwaarde van 7,2 miljard euro van spoorweginfrastructuur en 218 miljoen van 30 valoriseerbare terreinen. De spreker vraagt of deze terreinen niet overgewaardeerd zijn.

De ABX-schuld bedroeg 1,2 miljard euro op 1 januari 2005. De schuld is op 31 december 2007 opgelopen tot 1,5 miljard euro.

De Holding heeft aan een extern adviseur gevraagd of de Staat maatregelen kan nemen om de schulden te saneren. Uit het advies blijkt dat slechts een klein deel voor Staatsovername in aanmerking komt.

De vernieuwde structuur van de NMBS geeft volgens het Rekenhof geen aanleiding tot het oplossen van de schuldproblematiek. Het beheerscontract stelt nochtans dat de kosten en de aflossing van de kosten van de financiële schuld zouden kunnen worden gerealiseerd door de activiteiten van de Holding.

Volgens het Rekenhof wordt geen onderscheid gemaakt tussen publieke, financiële en commerciële schuld. De vorige minister van Overheidsbedrijven, mevrouw Vervotte, heeft reeds aangetoond dat de schuld alleen kan worden weggewerkt als de commerciële activiteiten verder worden uitgebouwd.

De belangrijkste commerciële activiteiten behoren tot de NMBS: reizigers internationaal en goederen.

L'intervenant demande si la Holding a privé la SNCB de moyens auxquels elle avait droit. Quelle est la réaction de la Holding? Quelle est la réaction de la Cour des comptes?

L'intervenant renvoie à la plainte au sujet de laquelle le gouvernement a dû rendre des comptes à l'Europe. La réponse du gouvernement peut-elle être portée à la connaissance de la commission?

Mme Linda Musin (PS) partage l'avis des intervenants précédents en ce qui concerne la dette historique. Quelles sont les solutions possibles?

Quelle est le point de vue de la Cour des comptes concernant les nouveaux contrats de gestion? Constate-t-elle une évolution ou les problèmes demeurent-ils entiers?

M. Ludo Van Campenhout (Open Vld) souligne que le groupe SNCB reçoit annuellement 2 milliards 700 millions d'euros de subsides. Fin 2004, l'État a repris une part énorme de la dette de la SNCB par l'intermédiaire de la création du FIF (Fonds de l'infrastructure ferroviaire). En contrepartie, l'État a cédé une contre-valeur quasi correspondante sous la forme d'un ensemble d'actifs se composant de la valeur comptable (7,2 milliards d'euros) d'actifs liés à l'infrastructure ferroviaire, et de la valeur marchande (218 millions d'euros) de 30 terrains valorisables.

La dette d'ABX s'élevait à 1,2 milliard d'euros le 1^{er} janvier 2005. Le 31 décembre 2007, la dette a atteint 1,5 milliard d'euros.

La Holding a demandé à un conseiller externe si l'État pouvait prendre des mesures en vue d'assainir les dettes. Il ressort de l'avis que seule une petite partie entre en ligne de compte pour une reprise de l'État.

Selon la Cour des comptes, la structure rénovée de la SNCB ne permet pas d'apporter une solution au problème de la dette. Le contrat de gestion prévoit pourtant que les coûts et l'amortissement des coûts de la dette financière devraient pouvoir être réalisés par les activités de la Holding.

D'après la Cour des Comptes, aucune distinction n'est faite entre dette publique, dette financière et dette commerciale. La précédente ministre des Entreprises publiques, Madame Vervotte, a déjà démontré que l'on ne peut réduire la dette qu'en développant les activités commerciales.

Les activités commerciales les plus importantes appartiennent à la SNCB: voyageurs international et

Goederen zijn verlieslatend, maar de minister heeft om een *businessplan* gevraagd om binnen 3 jaar de activiteit winstgevend te krijgen.

De Holding heeft andere activiteiten bij de filialen die winstgevend zijn. De spreker noemt als voorbeeld het in concessie geven van parkings in Gent. De schuld is te groot om hiermee te worden afgelost.

De Holding staat in voor het behoud van het historisch patrimonium, de verhuur van terreinen en gebouwen en het beheer van verleende concessies op het spoorwegdomein. Wat is de bijdrage van de filialen die zich daarmee bezig houden tot de evolutie van de financiële schuld tussen 2005 en 2007?

Wat is de marktwaarde van de terreinen, de gebouwen en het spoorwegdomein dat door de Holding of haar filialen commercieel geëxploiteerd wordt?

Is het opportuun uit te zoeken in welke mate die commerciële activiteiten van de Holding kunnen bijdragen tot het afbouwen van de schuld?

Hoe ver staat de dialoog over de aflossing van de schuld met de verschillende ondernemingen apart?

Wat is de dialoog met de Europese instanties daaromtrent?

Hoever staat het *business-plan* voor het goederenvervoer?

In hoeverre is er een nieuwe structuur nodig om het schuldprobleem op te lossen?

De heer David Lavaux (cdH) vraagt wat de stand van zaken is in verband met de klachtprocedure die werd opgestart bij de Europese commissie.

Komt het schuldprobleem van de NMBS-groep voort uit een gebrek aan cohesie tussen het KB van 18 oktober 2004 en het KB van 30 december 2004. Heeft artikel 10 van het beheerscontract dat tot doel had dit gebrek aan cohesie weg te werken, het probleem nog vergroot?

Wordt de financiële situatie van de groep ondermijnt door haar drievoudige structuur? Was het beter geweest de Holding geen enkele operationele macht toe te kennen? Moet de structuur in het licht van het Berger-rapport herbekeken worden?

De heer François Bellot (MR) wijst er op dat volgens Europa enkel de ABX-schuld als staatsschuld kan wor-

merchandises. L'activité «merchandises» est déficitaire, mais le ministre a demandé un *businessplan* pour qu'elle devienne bénéficiaire dans les trois ans.

Dans ses filiales, le Holding a d'autres activités qui sont bénéficiaires. L'orateur cite comme exemple la concession de parkings à Gand. La dette est trop importante pour être remboursée grâce à ce type d'activités.

Le Holding s'occupe de la conservation du patrimoine historique, de la location de terrains et bâtiments et de la gestion de concessions octroyées sur le domaine ferroviaire. Quelle a été la contribution des filiales qui s'en sont occupées jusqu'à l'évolution de la dette financière entre 2005 et 2007?

Quelle est la valeur marchande des terrains, des bâtiments et du domaine ferroviaire qui est exploité sur le plan commercial par la Holding ou ses filiales?

Est-il opportun de chercher dans quelle mesure ces activités commerciales du Holding peuvent contribuer à une réduction de la dette?

Où en est le dialogue mené séparément avec les différentes entreprises concernant la réduction de la dette?

Qu'en est-il du dialogue mené à ce sujet avec les autorités européennes?

Où en est le businessplan pour le transport de marchandises?

Dans quelle mesure une nouvelle structure est-elle nécessaire pour résoudre le problème de l'endettement?

M. David Lavaux (cdH) demande où en est la procédure de plainte entamée devant la Commission européenne?

Le problème d'endettement du Groupe SNCB découle-t-il d'un manque de cohésion entre l'arrêté royal du 18 octobre 2004 et l'arrêté royal du 30 décembre 2004? L'article 10 du contrat de gestion, qui visait à faire disparaître ce manque de cohésion, a-t-il encore aggravé le problème?

La situation financière du groupe est-elle minée par sa triple structure? Aurait-il été préférable de ne pas octroyer de pouvoir organisationnel à la Holding? Faut-il revoir la structure à la lumière du rapport Berger?

M. François Bellot (MR) souligne que, selon l'Europe, seule la dette d'ABX peut être considérée comme une

den beschouwd. Wat wordt er in de toekomst aan deze schuld gedaan?

ABX wordt verkocht voor 80 miljoen euro en twee à drie jaar later realiseert de koper een meerwaarde van 600 à 800 miljoen euro. De spreker wil hierover een verklaring.

Waarom heeft het parlement geen inzage in de KB's van 18 oktober 2004 en van 30 december 2004?

Toen de NMBS in drie entiteiten werd opgesplitst, gebeurde dat mits goedkeuring van Europa. Werd de rechtmatigheid van de 2 KB's toen ook bevestigd?

De spreker wijst er op dat indien Infrabel zijn winsten behoudt, deze niet doorstromen naar de Holding.

F. Antwoorden van de genodigden

De heer Franki Vanstapel wijst er op dat het Rekenhof onderzoek heeft verricht naar de periode 2005-2007. Wat zich daarvoor heeft afgespeeld werd niet nagegaan. Voor de onderzochte periode is door het Rekenhof vastgesteld dat gelden bestemd voor openbare dienst werden gebruikt voor commerciële doeleinden.

Wat de verdeling van de activa en passiva tussen de maatschappijen betreft, heeft het Rekenhof vastgesteld dat zij conform is met de KB's van 30 december 2004. De kwestie of daarnaast nog andere middelen kunnen worden toegewezen conform de Europese regelgeving, moet verder door de minister worden opgevolgd.

Het voorstel om de audit van het Rekenhof uit te breiden tot de periode voor 2005 is de verantwoordelijkheid van het Parlement.

Over de onenigheid tussen de twee maatschappijen, die tijdens de commissievergadering tot uiting gekomen is, moet ook aan de minister toelichting worden gevraagd.

Het Rekenhof heeft niet onderzocht of de staatssteun in Frankrijk, geciteerd als voorbeeld, een inspiratiebron kan zijn voor het dossier van de NMBS.

Wat de verschillende schuldbedragen betreft, die de sprekers aangaven, wijst de heer Vanstapel er op dat het Rekenhof ook met de schulden die buiten balans waren rekening heeft gehouden.

Het Rekenhof stelt dat de toekenning van bedrijfskapitaal aan de NMBS via kapitaalsverhogingen transparantie mist en ingaat tegen de juridische instrumenten van

dette publique. Que va-t-on faire à l'avenir en ce qui concerne cette dette?

ABX a été vendu pour 80 millions d'euros et deux ans plus tard l'acquéreur réalise une plus value de 800 millions d'euros. L'intervenant réclame une explication.

Pourquoi le Parlement n'a-t-il pas eu son mot à dire dans les arrêtés royaux des 18 octobre et 30 décembre 2004?

Lorsque la SNCB fut scindée en trois entités, l'Europe donna son accord. La légalité de ces deux arrêtés royaux a-t-elle également été confirmée à cette occasion?

L'intervenant souligne que si Infrabel maintient ses bénéfices, elle ne les transfère pas à la Holding.

F. Réponses des invités

M. Franki Vanstapel souligne que la Cour des comptes a examiné la période 2005-2007 et non ce qui s'est passé avant. Pour la période examinée, la Cour des comptes a constaté que des moyens destinés au service public ont été utilisés à des fins commerciales.

En ce qui concerne la répartition de l'actif et du passif entre les sociétés, la Cour des comptes a constaté qu'elle est conforme aux A.R. du 30 décembre 2004. Il appartient au ministre de veiller au suivi de la question de savoir si, conformément à la législation européenne, et autres moyens peuvent être ajoutés.

La proposition d'étendre l'audit de la Cour des comptes à la période antérieure à 2005 relève de la responsabilité du Parlement.

En ce qui concerne le désaccord entre les deux sociétés qui s'est exprimé au cours de la réunion de la commission, c'est également au ministre qu'il faut demander des explications.

La Cour des comptes n'a pas examiné la question de savoir si, pour la SNCB on peut s'inspirer de l'aide d'État accordée par la France, citée en exemple.

En ce qui concerne les différents montants cités par les intervenants relativement aux dettes, M. Vanstapel souligne que la Cour des comptes a également tenu compte des dettes hors bilan.

La Cour des comptes estime que l'octroi d'un capital d'exploitation à la SNCB par le biais d'augmentations de capital manque de transparence et que cette opération

de herstructurering waarover werd beslist in het KB van 30 december 2004 en het verwijst naar zijn conclusies in het verslag.

In het nieuwe beheerscontract voor de periode 2008-2012, is de mogelijkheid tot de storting van de laatste schijf van 30 miljoen euro gekoppeld aan de naleving van de wettelijke en Europese regels met verwijzing naar de notie bedrijfskapitaal.

Betreffende de ingediende klacht, neemt het Rekenhof geen standpunt in en wacht op de uitspraak.

Het Rekenhof heeft geen oplossingen voor te stellen voor het inlossen van de ABX-schulden. Het Rekenhof heeft slechts vastgesteld dat met de huidige commerciële inkomsten de schulden onmogelijk kunnen ingelost worden. Het is aan de minister om naar een oplossing te zoeken.

De heer Jannie Haek stelt dat de cijfers omtrent de schuldevolutie die hij opgeeft, afwijken van de cijfers van het Rekenhof omdat de methodiek van het Rekenhof anders is. Toch meent de spreker dat -behalve een aantal marginale opmerkingen over wat al dan niet tot publieke middelen behoort- de cijfers van het Rekenhof correct zijn.

De spreker wijst er met nadruk op dat het zijn voornameste bekommernis was en is met de gegeven middelen een nieuwe schuldberg te vermijden.

Over wat staatssteun nu eigenlijk is, kan een genuanceerd debat gehouden worden.

De spreker verwijst naar de herstructurering van de groep en het feit dat de groep de capaciteit heeft getoond om de historische schuld af te bouwen, in de gegeven omstandigheden en met de beschikbare middelen, ongeacht de afkomst van die middelen.

De spreker ontkent dat er een gebrek aan transparantie zou zijn geweest in het onderscheid dat de groep maakt tussen schuld uit commerciële activiteiten en schuld uit openbare dienst.

De spreker voelt de opmerkingen van de leden aan als een beschuldiging dat hij zijn verplichtingen als oprichter van de NMBS-groep niet is nagekomen. Hij is van mening dat men beter van dat debat kan afzien om unaniem de belangen van de Staat te verdedigen. Naarmate beschuldigingen gaan geuit worden, mag er niet worden vergeten, dat allen de belangen van het land moeten verdedigen.

est contraire aux instruments juridiques de la restructuration mis en place par l'arrêté royal du 30 décembre 2004 et renvoie à son rapport.

Le nouveau contrat de gestion relatif à la période 2008-2012 prévoit la possibilité de coupler le versement de la dernière tranche de 30 millions d'euros au respect des règles légales et européennes relatives au capital d'exploitation.

En ce qui concerne la plainte introduite, la Cour des comptes ne prend pas position et attend le verdict.

La Cour des comptes n'a pas à proposer de solutions réglant le problème des dettes d'ABX. Elle se borne à constater que les recettes commerciales actuelles ne permettent pas d'honorer ces dettes. Il incombe au ministre de chercher une solution.

M. Jannie Haek déclare que les chiffres qu'il présente concernant l'évolution de la dette sont différents des chiffres de la Cour des comptes, parce que la méthodologie de la Cour des comptes est différente. L'intervenant estime néanmoins que les chiffres de la Cour des comptes sont corrects, mis à part quelques remarques marginales concernant ce qui fait partie ou non des moyens publics.

L'intervenant insiste sur le fait que sa principale préoccupation était d'éviter de nouvelles dettes avec les moyens donnés.

Un débat nuancé peut être mené sur ce qu'est réellement une aide de l'État.

L'intervenant évoque la restructuration du groupe et le fait que le groupe a montré sa capacité à réduire progressivement la dette historique, dans les circonstances données et avec les moyens disponibles, quelle que soit l'origine de ces moyens.

L'intervenant dément qu'il y ait eu un manque de transparence dans la distinction effectuée par le groupe entre dette d'activités commerciales et dette de service publique.

L'intervenant ressent les observations des membres comme une accusation de ne pas avoir rempli ses obligations en tant que fondateur du groupe SNCB. Il estime que l'on ferait mieux de renoncer à ce débat pour défendre unanimement les intérêts de l'État.

À mesure que des accusations seront émises, il ne faudra pas oublier qu'il appartient à tous de défendre les intérêts du pays.

Wat betreft de creatie van de nieuwe structuur, is de realiteit genuanceerder dan 'het inbrengen van een bedrijfstak'. Met de commerciële historische schulden van die 'bedrijfstak' moet worden rekening gehouden. Een debat over 739 miljoen schuldvorderingen moet met veel voorzichtigheid gevoerd worden. Op het ogenblik van het betreffende businessplan bestonden er 1 miljard 371 miljoen schuldvorderingen. Daarvan had 576 miljoen betrekking op staatsinterventies op kosten gemaakt in 2004. 246 miljoen had betrekking op het storten van garanties aan financiële instellingen voor een aantal afgesloten swaps. 218 miljoen euro had betrekking op de verkoopscompromis van de 34 terreinen van het FSI. 131 miljoen euro had betrekking op *sale and rent back* operaties allerhande enz.

Het is niet zo dat de schuldvorderingen netjes kunnen worden ingedeeld per activiteit of per bedrijfstak.

De betreffende KB's werden gedelibereerd en aangevaard in de ministerraad. De volledige ketting van beslissingen is conform, goedgekeurd en opgevolgd.

De spreker vraagt wat er bedoeld wordt met de zin "die middelen moesten dienen ter ondersteuning van de openbare dienstverlening".

De ondersteuning van de NMBS door de *Holding* in zijn commerciële activiteiten creëert een gezonde financiële situatie. Hierover kan een debat gevoerd worden, maar het valt onder de verantwoordelijkheid van de regering naar Europa toe.

Het is niet zo dat Europa in het kader van staatssteun uitdrukkelijke ondersteuning uitsluit in de spoorsector. Ondersteuning wordt wel gekoppeld aan voorwaarden.

Vanaf de eerste vergadering in 2005 heeft de *Holding* zeer transparant gecommuniceerd over de ABX-schuld en het verkoopproces daarvan. Er zijn parlementaire vragen rond geweest die ruim en correct beantwoord zijn geworden. Alle partijen zijn het hierover eens: indien enkel de commerciële activiteiten de historische schuld moeten aflossen, dan is dat onmogelijk.

De filialen van de NMBS-*Holding* hebben op basis van hun resultaat 2007 30 miljoen euro opgebracht, wat geen slecht resultaat is. Die som bestaat niet alleen uit uitkeringen van dividenden, maar ook uit rechten die de Holding aan de filialen verkoopt om hun activiteit te mogen uitoefenen. Deze bedragen worden allemaal ingezet in het afbouwen van de historische, commerciële schuld.

En ce qui concerne la création de la nouvelle structure, la réalité est plus nuancée que 'l'apport d'une branche d'activités'. Il convient de tenir compte des dettes commerciales historiques de cette 'branche d'activités'. Lorsqu'on mène un débat concernant

739 millions d'euros de créances, il faut être très prudent. Au moment du *business plan* concerné, il y avait 1 milliard 371 millions d'euros de créances. 576 millions concernaient des interventions de l'État sur des frais réalisés en 2004. 246 millions concernaient le versement de garanties à des institutions financières pour une série de *swaps* conclus. 218 millions d'euros concernaient le compromis de vente des 34 terrains du FIF. 131 millions d'euros concernaient toutes sortes d'opérations de *sale and rent back* etc.

Les créances ne peuvent être réparties clairement par activité ou par branche d'activités.

Les arrêtés royaux concernés ont été délibérés et adoptés en Conseil des ministres. Toute la chaîne de décisions est conforme, approuvée et suivie.

L'intervenant demande ce qu'il y a lieu d'entendre par la phrase «ces moyens devaient servir à soutenir le service public».

Le soutien apporté par la *Holding* aux activités commerciales de la SNCB crée une situation financière saine. Cette question peut faire l'objet d'un débat, mais elle relève de la responsabilité du gouvernement vis-à-vis de l'Europe.

Il est inexact que, dans le cadre de l'aide d'état, l'Europe exclut expressément un soutien dans le secteur ferroviaire. Ce soutien est cependant assorti de conditions.

Depuis la première réunion en 2005, la *Holding* a communiqué de manière très transparente sur la dette d'ABX et le processus de vente de cette dernière. Des questions parlementaires ont été posées à ce propos et il y a été répondu en détail et correctement. Toutes les parties s'accordent à le dire: il est impossible d'amortir la dette historique avec les seules activités commerciales.

Les filiales de la SNCB *Holding* ont, sur la base de leur résultat 2007, rapporté 30 millions d'euros, ce qui n'est pas mauvais. Cette somme ne se compose pas uniquement de dividendes distribués, mais aussi de droits que la Holding vend aux filiales pour que celles-ci puissent exercer leur activité. Tous ces montants sont affectés à la réduction progressive de la dette commerciale historique.

De heer Marc Descheemaeker stelt dat de financiële situatie bij de oude NMBS in 2002 catastrofaal was. Vandaag is het resultaat nog steeds negatief, maar de verkoop van een aantal activiteiten heeft voor verbetering gezorgd. Voor de activiteit vracht, bijvoorbeeld, doen de spoorwegmaatschappijen in het buitenland het nog slechter.

Gezien die context en zonder substantiële staatssteun – de spreker houdt geen rekening met de 30 miljoen euro per jaar die de regering ter beschikking stelt ter ondersteuning van het intermodaal vervoer – is de NMBS er met eigen middelen in geslaagd de sanering door te voeren en is nu op een niveau van «aanvaardbare onaanvaardbare» verliezen gekomen.

De volgende stap is het optimaliseren van de productiviteit. De vorige minister van Overheidsbedrijven, mevrouw Vervotte, had de NMBS reeds gevraagd voor de geconsolideerde vrachtactiviteit de tweede fase van haar saneringsplan voor te leggen waarbij binnen een termijn van 3 jaar, tegen 2012, een *break-even* moet worden gerealiseerd. Aan dat strategisch plan wordt gewerkt.

Wat de commerciële activiteit reizigers internationaal betreft, dat in 2002 40 miljoen verlies liet, wordt nu een positief resultaat bekomen.

Globaal gezien is het verlies afgenomen van 400 miljoen euro in de geliberaliseerde sectoren in 2002 tot 30 à 35 miljoen euro verlies vandaag, op commerciële activiteiten en met een zakencijfer van 1 miljard euro.

Hoewel de mogelijkheid blijft bestaan om staatssteundossiers in te dienen, wordt meer en meer van de publieke bedrijven verwacht dat ze hun eigen verantwoordelijkheid nemen en rekening houden met de beperkingen van de staatskas.

Het risico bestaat, wanneer de illusie wordt gewekt dat er ruime staatssteun voorhanden is, dat er minder inspanningen worden gedaan.

De tewerkstelling, de omzet en de vervoerde tonnage in de sector Cargo worden gehandhaafd op een hoog niveau. In het buitenland zien we een terugval.

Wat de klacht betreft die bij Europa werd neergelegd tegen België, is er geen formele procedure opgestart. Europa analyseert de dossiers.

De spreker is voorstander van en zal actief meewerken aan een onderzoek naar de opstarting in 2004 van

M. Marc Descheemaeker indique que la situation financière de l'ancienne SNCB était catastrophique en 2002. Le résultat est toujours négatif aujourd'hui, mais la vente de plusieurs activités a permis d'améliorer la situation. Pour l'activité marchandises, par exemple, les compagnies ferroviaires à l'étranger affichent un bilan encore plus mauvais.

Dans ce contexte et sans aide d'État substantielle – l'orateur ne tient pas compte des 30 millions d'euros que le gouvernement débloque chaque année pour soutenir le transport intermodal –, la SNCB a réussi à procéder à l'assainissement avec ses fonds propres et atteint aujourd'hui un niveau acceptable de pertes «inacceptables».

La prochaine étape consiste à optimiser la productivité. L'ancienne ministre des Entreprises publiques, Mme Vervotte, avait déjà demandé à la SNCB, pour l'activité fret consolidée, de présenter la deuxième phase de son plan d'assainissement prévoyant d'atteindre un point d'équilibre dans un délai de 3 ans, soit d'ici 2012. On travaille à ce plan stratégique.

En ce qui concerne l'activité commerciale voyageurs international, dont les pertes se chiffraient à 40 millions en 2002, on atteint aujourd'hui un résultat positif.

D'un point de vue global, les pertes sont passées de 400 millions d'euros dans les secteurs libéralisés en 2002 à 30 à 35 millions aujourd'hui sur les activités commerciales et avec un chiffre d'affaires de 1 milliard d'euros.

S'il reste toujours possible d'introduire des dossiers pour l'obtention d'aides d'État, on attend de plus en plus des entreprises publiques qu'elles prennent leurs responsabilités et tiennent compte des limites du Trésor public.

En effet, en donnant l'illusion que les aides d'État sont disponibles à profusion, on risque de voir diminuer les efforts consentis.

L'emploi, le chiffre d'affaires et le tonnage transporté sont maintenus à un niveau élevé dans le secteur Cargo. À l'étranger, nous constatons un recul.

En ce qui concerne la plainte déposée à l'Europe contre la Belgique, aucune procédure formelle n'a été lancée. L'Europe analyse les dossiers.

L'intervenant est favorable à la réalisation d'une enquête sur le lancement du groupe SNCB en 2004 et sur

de NMBS-groep en de gebeurtenissen die zich hebben afgespeeld tussen oktober en december 2004.

De ABX-schuld is een structureel probleem dat niet kan worden opgelost door de commerciële activiteit. De ABX-activiteit is trouwens nooit spoorgebonden geweest, waarom zou een activiteit die haar eigen uitgaven dekt zoals reizigers internationaal voor die schuld moeten opdraaien?

Bepaalde vragen over de evolutie van de verantwoordelijkheden voor de structuren, over toegekende hulp of doorgevoerde veranderingen die verband houden met het Berger-rapport, behoren tot de bevoegdheden van de voogdijminister.

De heer Luc Lallemand stelt dat de Staat op 1 januari 2005 alle schulden heeft overgenomen die het gevolg waren van de toenmalige onderfinanciering door de Staat van de NMBS. Die onderfinanciering duurde reeds 15 jaar. De Staat heeft het geheel van de schulden overgenomen die voortkwamen uit de openbare diensten. ABX en de schulden van Thalys, Eurostar en de nachttreinen die tot reizigers internationaal bhoren, bleven over.

Moet Infrabel, die uitsluitend binnen de openbare sector actief is, dividenden storten voor een schuld die uitsluitend voortkomt uit commerciële activiteiten? Is dat opportuun voor de Staat en voor de NMBS-groep? Het parlement heeft in 2004 2 KB's gestemd voor de oprichting van de NMBS-groep. Infrabel moet haar neutraliteit bewaren maar ook het feit dat ze tot de groep behoort niet uit het oog verliezen. Alle winst van Infrabel moet de groep consolideren. Infrabel heeft vorig jaar winst gemaakt en deze middelen werden onmiddellijk gestort in een cash poolingsysteem van de NMBS-groep om de *Holding* toe te laten haar schuld niet te vergroten. Als er dividenden moeten gestort worden, lijkt dat de spreker niet coherent met het cash poolingsysteem van de groep.

Infrabel beschikt vandaag over de noodzakelijke goedkeuring van de regering om duurzaam te investeren voor ongeveer 1 miljard euro. Voor de uitvoering is echter meer gekwalificeerd personeel nodig. De grote problemen die er waren met één van de Gewesten, hebben voor vertraging gezorgd. De investeringen in RER zijn naar 2016 verschoven omdat we niet beschikten over de stedenbouwkundige vergunningen.

Over de investeringen van de groep worden op drie momenten beslissingen genomen:

les événements qui se sont déroulés entre octobre et décembre 2004 et indique qu'il y participera activement.

La dette d'ABX est un problème structurel qui ne peut pas être réglé à l'aide des activités commerciales. Les activités d'ABX n'ayant d'ailleurs jamais été liées au rail, pourquoi des activités qui couvrent leurs propres dépenses telles que celles du transport international de voyageurs devraient-elles supporter le poids de cette dette?

Certaines questions concernant l'évolution des responsabilités des structures, l'aide accordée ou les changements effectués en application du rapport Berger relèvent de la compétence du ministre de tutelle.

M. Luc Lallemand indique que, le 1^{er} janvier 2005, l'État a repris toutes les dettes résultant du sous-financement historique de la SNCB par l'État. Ce sous-financement existait déjà depuis quinze ans. L'État a repris toutes les dettes venant des services publics. En revanche, il n'a repris ni ABX, ni les dettes du Thalys, de l'Eurostar et des trains de nuit du transport international de voyageurs.

Infrabel – qui n'est actif que dans le secteur public – doit-elle verser des dividendes pour une dette résultant exclusivement d'activités commerciales? Est-ce opportuun pour l'État et pour le groupe SNCB? En 2004, le Parlement a voté deux arrêtés royaux sur la création du groupe SNCB. Infrabel doit conserver sa neutralité sans perdre de vue qu'elle appartient à ce groupe. Tous les bénéfices d'Infrabel doivent consolider le groupe. L'année dernière, Infrabel a engrangé des bénéfices qui ont été directement versés dans un système de «cash pooling» au sein du groupe SNCB pour permettre au *holding* de ne pas accroître son endettement. L'intervenant estime que si des dividendes doivent être versés, ce ne sera pas cohérent avec le système de «cash pooling» du groupe.

Infrabel dispose aujourd'hui de l'accord du gouvernement qui lui était nécessaire pour effectuer des investissements durables pour près d'un milliard d'euros. Elle aura toutefois besoin de plus de personnel qualifié pour exécuter ces projets. Les problèmes importants qui se sont posés avec l'une des régions ont retardé les choses. Les investissements dans le RER ont été reportés à 2016 dès lors que les permis d'urbanisme requis n'avaient pas été obtenus.

Les décisions relatives aux investissements sont prises à trois moments:

– wanneer de NMBS-groep haar meerjareninvesteringsplan aan de regering voorlegt. Het plan 2008-2012 werd door de regering aanvaard tegelijk met de beheerscontracten.

– wanneer elke entiteit apart haar investeringsbudget presenteert. Op dat ogenblik wordt het jaarlijks concept-budget voorgelegd.

– bij het uitvoeren van de investeringen verifieert de groep dat de investeringsovereenkomsten gerespecteerd werden.

Ondanks de financiële crisis, hebben we toch de financiering van de Liefkenshoektunnel kunnen afsluiten. Het was een publieke aanbesteding. We hebben de meest voordelig prijs gekozen, die het resultaat was van een marktconsultatie.

II. — NALEVING VAN DE BEHEERSCONTRACTEN DOOR DE NMBS, INFRABEL EN DE NMBS-HOLDING

A. Inleidende uiteenzetting van de heer Michel de Fays (raadsheer bij het Rekenhof)

De heer Michel de Fays bespreekt het onderzoek van het Rekenhof naar de naleving van de beheerscontracten 2005-2007.

De eerste beheerscontracten van de drie nieuwe NMBS-entiteiten besloegen de periode 2005-2007. De contracten werden verlengd tot 30 juni 2008, het moment waarop de nieuwe beheerscontracten 2008-2012 zijn ingegaan.

Het Rekenhof onderzocht de beheerscontracten 2005-2007 alsook de opvolging van de contracten.

Om het onderzoek niet teveel uit te breiden, werd het beperkt tot vijf thema's, gericht op het reizigersvervoer:

- het minimale treinaanbod;
- de ontwikkeling van indicatoren voor de kwaliteit van de dienst;
- de stiptheid;
- het beleid inzake parkeerplaatsen en de toegankelijkheid voor personen met een beperkte mobiliteit.

De doelstellingen van de federale regering bestonden erin het marktaandeel van het spoorwegvervoer te verhogen en het aantal reizigers van het binnenlands vervoer met 25% te laten stijgen tussen 2000 en 2006. Die doelstellingen werden behaald en zelfs overschreden.

– lorsque le groupe SNCB soumet son plan d'investissements pluriannuel au gouvernement. Le plan 2008-2012 a été accepté par le gouvernement en même temps que les contrats de gestion;

– lorsque chaque entité présente son budget d'investissements séparément. C'est à cette date que le projet de budget annuel est soumis;

– lors de l'exécution des investissements, le groupe vérifie que les conventions d'investissements ont été respectées.

Malgré la crise financière, le financement du tunnel Liefkenshoek a pu être bouclé. Il s'agissait d'un marché public. Le prix le plus avantageux a été choisi à l'issue d'une consultation du marché.

II. — RESPECT DES CONTRATS DE GESTION PAR LA SNCB, INFRABEL ET LA SNCB HOLDING

A. Exposé introductif de M. Michel de Fays (conseiller à la Cour des comptes)

M. Michel de Fays commente l'enquête de la Cour des comptes relative au respect des contrats de gestion 2005-2007.

Les premiers contrats de gestion des trois nouvelles entités de la SNCB portaient sur la période 2005-2007. Les contrats ont été prolongés jusqu'au 30 juin 2008, date d'entrée en vigueur des nouveaux contrats de gestion.

La Cour des comptes a examiné les contrats de gestion 2005-2007, ainsi que le suivi des contrats.

Pour éviter que son enquête ne se disperse, elle s'est limitée à cinq thèmes, ciblés sur le transport des voyageurs:

- l'offre minimale de trains;
- le développement d'indicateurs de la qualité du service;
- la ponctualité;
- la politique en matière de parking, ainsi que l'accessibilité des personnes à mobilité réduite.

Les objectifs du gouvernement fédéral, étaient d'augmenter la part de marché du transport par rail et d'augmenter de 25 %, entre 2000 et 2006, le nombre de voyageurs en service intérieur. Ces objectifs ont été atteints et même dépassés.

Behoudens die globale doelstellingen, berust de voorbereiding van de beheerscontracten vooral op de ondernemingsplannen die de maatschappijen van de NMBS-groep opstellen. Krachtens de wet van 21 maart 1991 moeten de mobiliteitsdoelstellingen van de regering vervat zijn in die ondernemingsplannen. Dat brengt het Rekenhof ertoe de aanbeveling te formuleren dat de regering haar prioriteiten ter zake voortaan beter moet definiëren en dat ze over een strategisch mobiliteitsplan moet beschikken. De doelstellingen in de beheerscontracten moeten uitdrukkelijker gekoppeld worden aan de doelstellingen in dat regeringsplan.

Het Rekenhof stelt overigens vast dat het definiëren van de doelstellingen in de verschillende beheerscontracten sinds 1992 langzaam in gunstig zin evolueert. De beheerscontracten 2008-2012 vertonen echter meer belangrijke evoluties.

Het Rekenhof heeft de rol onderzocht van de regeringscommissarissen en van het directoraat-generaal Vervoer te Land (DGVL), alsook de rapporteringsverplichtingen inzake de opdrachten van openbare dienst.

Het onderzoek heeft aangetoond dat er geen formele instructies bestaan over het mandaat van de regeringscommissarissen.

Het Rekenhof beveelt aan om het mandaat van de regeringscommissarissen te preciseren in een opdrachtbrief en om hen te betrekken bij de opvolging van de contracten.

Het Rekenhof heeft ook vastgesteld dat de regeringscommissarissen geen zitting hebben in de werkgroep van vertegenwoordigers van de toezichthoudende ministers, van de administratie en van de betrokken maatschappijen. Die werkgroep moet jaarlijks de opvolging van de beheerscontracten beoordelen, maar heeft overigens nooit vergaderd.

Wat de administratieve opvolging van de beheerscontracten betreft, zijn de personeelsmiddelen van het DGVL ontoereikend gebleven ondanks de opmerkingen van het Rekenhof in zijn audit van 2001 die werd uitgevoerd op vraag van het parlement.

Het DGVL heeft zich toegespitst op de evolutie van de structuren, de hervorming van de opvolging van de investeringsdossiers en de uitwerking van de nieuwe beheerscontracten voor 2008-2012. Het directoraat-generaal is er echter niet in geslaagd de opvolging van de opdrachten van openbare dienst te verbeteren.

Gelet op het financiële en maatschappelijke belang van het spoorvervoer is een echte beoordeling van de naleving van de beheerscontracten voor het Rekenhof

À part ces objectifs globaux, la préparation des contrats de gestion repose surtout sur les plans d'entreprise établis par les sociétés du groupe SNCB. En vertu de la loi du 21 mars 1991, les objectifs de mobilité du gouvernement doivent être formulés dans ces plans d'entreprise. La Cour des comptes recommande par conséquent au gouvernement de mieux définir désormais ses priorités à cet égard et de dresser un plan stratégique de mobilité. Les objectifs des contrats de gestion doivent être plus explicitement associés aux objectifs de ce plan gouvernemental.

La Cour des comptes constate d'ailleurs que la définition des objectifs dans les différents contrats de gestion évolue favorablement depuis 1992, mais à un rythme lent. Les contrats de gestion 2008-2012 présentent cependant des évolutions plus importantes.

La Cour des comptes a examiné le rôle des commissaires du gouvernement et de la direction générale du transport terrestre (DGTT), ainsi que les obligations de rapport concernant la réalisation des missions de service public.

L'examen a montré qu'il n'existe pas d'instructions formelles concernant le mandat des commissaires du gouvernement.

La Cour des comptes recommande de préciser le mandat des commissaires du gouvernement dans une lettre de mission et de les associer au suivi des contrats.

La Cour des comptes a aussi constaté que les commissaires du gouvernement ne siègent pas au sein du groupe de travail composé de représentants des ministres de tutelle, de l'administration et des sociétés concernées. Ce groupe de travail, qui doit évaluer annuellement le suivi des contrats de gestion, ne s'est d'ailleurs jamais réuni.

En ce qui concerne le suivi administratif des contrats de gestion, les moyens en personnel dont dispose la DGTT sont restés insuffisants, en dépit des observations formulées par la Cour des comptes dans son audit de 2001, qui a été réalisé à la demande du Parlement.

La DGTT s'est concentrée sur l'évolution des structures, la réforme du suivi des dossiers d'investissement et la mise en oeuvre des nouveaux contrats de gestion pour 2008-2012. La direction générale n'est cependant pas parvenue à améliorer le suivi des missions de service public.

Étant donné l'importance financière et sociale du transport ferroviaire, une véritable évaluation du respect des contrats de gestion est indispensable aux yeux de

onontbeerlijk. Het dringt dan ook aan op een aanzienlijke inspanning om de rapporteringsverplichtingen te vereenvoudigen. Dat zou alle betrokken partijen immers ten goede komen. Volgende rapporten moeten behouden blijven en beter aangewend worden:

- Het jaarverslag dat elke maatschappij aan de minister moet voorleggen om rekenschap af te leggen over het vervullen van haar opdrachten van openbare dienst, en dat in werkelijkheid niet wordt opgesteld;
- de jaarverslagen die de toezichthoudende minister aan het parlement moet bezorgen aangaande de tenuitvoerlegging van de wet door elk van de maatschappijen van de NMBS-groep.

Die verslagen zijn onvolledig, worden te laat opgestuurd en omvatten niet het standpunt van de minister over de verwezenlijking van de opdrachten van openbare dienst van de betrokken maatschappijen.

De NMBS heeft de doelstellingen gehaald die het beheerscontract 2005-2007 had opgelegd op het vlak van het treinaanbod. Zo moest er een aanbod zijn van 200 000 treinkilometers op werkdagen en 100 000 treinkilometers tijdens het weekend en op feestdagen. De eisen op het vlak van treinkilometers lagen echter onder de prestaties van de NMBS, zodat het risico dat de doelstelling niet werd gehaald, gering was.

Wat de frequentie van de treinen per stoppunt betreft, is er wel een risico dat de verplichtingen niet worden nagekomen als treinen worden afgeschaft of aanzienlijke vertraging oplopen. De frequentie zou dus moeten worden gecontroleerd.

Het Rekenhof is van oordeel dat over het treinaanbod moet worden nagedacht om meer expliciete doelstellingen te definiëren voor de reiziger. Die doelstellingen zouden dan bijvoorbeeld worden uitgedrukt in termen van verbindingen, frequentie, snelheid of kosten.

Het beheerscontract van de NMBS legde de verplichting op om een systeem van indicatoren te ontwikkelen voor de kwaliteit van de dienst, waarbij de indicatoren moesten voldoen aan de Europese normen en de goedkeuring moesten krijgen van de minister.

In dat opzicht komt het Rekenhof tot een globaal negatieve balans. De NMBS heeft geen indicatoren ontwikkeld die de Europese normen in acht nemen, de verwachtingen van de klanten werden namelijk niet in kaart gebracht, de eiseniveaus werden niet gedefinieerd en er werd geen systeem ontwikkeld om de prestaties te meten. Bovendien zijn de indicatoren voor de kwaliteit van de dienst en de weging ervan niet ter goedkeuring voorgelegd aan de minister van Overheidsbedrijven. De minister en de administratie hebben niet gereageerd op die situatie.

la Cour des comptes. Un effort considérable afin de simplifier les obligations de rapport s'impose dès lors. Cette simplification servirait en effet les intérêts de toutes les parties concernées. Les rapports suivants doivent être conservés et être utilisés plus efficacement:

- le rapport annuel, que chaque société doit soumettre au ministre afin de rendre compte de la réalisation de ses missions de service public et qui n'est pas établi en réalité;
- les rapports annuels que le ministre de tutelle doit fournir au Parlement concernant la mise en œuvre de la loi par chacune des sociétés du groupe SNCB.

Ces rapports sont incomplets, sont envoyés tardivement et ne contiennent pas le point de vue du ministre sur la réalisation des missions de service public par les sociétés concernées.

La SNCB a réalisé les objectifs imposés par le contrat de gestion 2005-2007 en termes d'offre de trains. La SNCB devait ainsi assurer 200 000 trains-kilomètres les jours ouvrables et 100 000 durant les week-ends et jours fériés. Les exigences du contrat de gestion en matière de trains-kilomètres étaient cependant en deçà des prestations de la SNCB, de sorte que le risque que ces dispositions ne soient pas respectées était minimal.

En ce qui concerne la cadence des trains par arrêt, le risque que les obligations ne soient pas respectées n'est pas nul en cas de suppressions de trains ou de retards importants. La cadence devrait donc être contrôlée.

La Cour des comptes considère qu'il y a lieu d'engager une réflexion concernant l'offre de trains afin de définir des objectifs plus explicites pour le voyageur. Ces objectifs pourraient par exemple être exprimés en termes de relations, de cadence, de vitesse ou de coût.

Le contrat de gestion de la SNCB imposait l'obligation de développer un système d'indicateurs représentatifs de la qualité du service, étant entendu que ces indicateurs devaient répondre aux normes européennes et être approuvés par le ministre.

À cet égard, la Cour des comptes dresse un bilan globalement négatif. La SNCB n'a pas développé des indicateurs respectant les normes européennes: les attentes des clients n'ont pas été identifiées, des niveaux d'exigence n'ont pas été définis et aucun système de mesure de la performance n'a été développé. En outre, la SNCB n'a pas soumis les indicateurs représentatifs de la qualité de service et leur pondération à l'approbation du ministre des Entreprises publiques. Le ministre et l'administration n'ont pas réagi face à cette situation.

De NMBS is in feite de bestaande maatregelen blijven toepassen (namelijk de telling van sommige operationele gegevens, zoals het aantal rechtstaande reizigers, en de kwaliteitsbarometer, die de door de klanten waargenomen kwaliteit meet).

Het Rekenhof stipt evenwel aan dat het beheerscontract 2008-2012 op initiatief van het DGVL criteria en indicatoren bevat waarmee de objectieve en subjectieve kwaliteit kan worden gemeten. Er moeten echter nog inspanningen worden geleverd voordat een volledige kwaliteitscyclus volgens de Europese normen in werking kan treden.

De NMBS heeft een verplichting op het vlak van stiptheid en moet de reizigers een compensatie toekennen als zich grote of frequente vertragingen voordoen. Infrabel, dat verantwoordelijk is voor de spoorweginfrastructuur, moet het verkeer stipter maken en een systeem uitbouwen voor informatie in *real time*.

De NMBS heeft de doelstelling op het vlak van de stiptheid van de treinen gehaald, maar het Rekenhof merkt wel op dat de huidige doelstelling van 90% al gehaald was bij de onderhandeling over het beheerscontract 2005-2007 en lager ligt in vergelijking met de vorige beheerscontracten, die een doelstelling van 95% vooropstelden.

Het Rekenhof stelt bovendien vast dat:

- de globale indicator gebaseerd is op de frequentie van de vertragingen bij aankomst op de bestemming en niet op de impact van die vertragingen voor de reizigers (duur van de vertraging, tijdstip, aantal betrokken personen, bestemming van elke reiziger);
- er geen rekening wordt gehouden met de impact van het afschaffen van treinen; vertragingen veroorzaakt door overmacht of grote werkzaamheden geneutraliseerd worden.

In dat opzicht benadrukt het Rekenhof dat de evoluties in de nieuwe beheerscontracten er naar streven de opmaak van de stiptheidsindicator te doen aansluiten bij de perceptie van de reiziger. Infrabel doet overigens grote inspanningen om te communiceren via haar website.

Tot slot stelt het Rekenhof vast dat een betere stiptheid gepaard kan gaan met een lagere commerciële snelheid (dat is de theoretische duur van de trajecten in verhouding tot de afgelegde afstand), waarvoor geen nauwkeurig gedefinieerde doelstellingen in de beheerscontracten zijn opgenomen. Het Rekenhof beveelt aan

En fait, la SNCB a continué à appliquer les mesures existantes (à savoir le comptage de certaines données opérationnelles, comme le nombre de voyageurs debout, et le baromètre qualité, qui mesure la qualité observée par les clients).

La Cour des Comptes souligne toutefois que le contrat de gestion 2008-2012 contient, à l'initiative de la DGTT, des critères et indicateurs permettant de mesurer les qualités objective et subjective. Des efforts devront cependant encore être faits avant qu'un cycle complet de qualité puisse entrer en vigueur selon les normes européennes.

La SNCB a une obligation de ponctualité et doit octroyer aux voyageurs une compensation si des retards importants ou fréquents se produisent. Infrabel, qui est responsable de l'infrastructure ferroviaire, doit faire en sorte que le trafic soit plus ponctuel et mettre en place un système permettant d'informer les voyageurs en temps réel.

La SNCB a atteint l'objectif en ce qui concerne la ponctualité des trains, mais la Cour des Comptes fait toutefois observer que l'objectif actuel de 90% était déjà atteint lors des négociations relatives au contrat de gestion 2005-2007 et est plus bas par rapport aux précédents contrats de gestion, qui tablaient sur un objectif de 95%.

La Cour des Comptes constate en outre que:

- l'indicateur global est basé sur la fréquence des retards à l'arrivée à destination, et non sur les conséquences de ces retards pour les voyageurs (durée du retard, moment du retard, nombre de personnes concernées, destination de chaque voyageur);
- il n'est pas tenu compte de l'impact de la suppression de trains; des retards causés par une force majeure ou de grands travaux sont neutralisés.

Dans cette optique, la Cour des Comptes insiste pour que les évolutions dans les nouveaux contrats de gestion tendent à faire correspondre l'établissement de l'indicateur de ponctualité à la perception du voyageur. Infrabel fait d'ailleurs de gros efforts pour communiquer via son site.

Enfin, la Cour des comptes constate qu'une amélioration de la ponctualité peut aller de pair avec une dégradation de la vitesse commerciale (il s'agit de la durée théorique des trajets par rapport à la distance parcourue), laquelle ne fait pas l'objet d'objectifs précis dans les contrats de gestion. La Cour des comptes

de commerciële snelheid in aanmerking te nemen bij de onderhandeling over toekomstige beheerscontracten.

Het beheerscontract van de NMBS-*Holding* bepaalt inzake parkeerplaatsen voornamelijk dat:

- de opvangcapaciteit van de parkeerterreinen behouden moet blijven op het niveau van eind 2004;
- er een actieplan moet worden opgesteld om het aanbod aan parkeerterreinen te verhogen.

Het Rekenhof stelt vast dat:

- het aantal parkeerplaatsen is toegenomen. Er werd echter geen enkele inventaris opgemaakt van de bestaande toestand en er werd geen verslag uitgebracht aan de administratie;
- het actieplan klaar moest zijn op 31 januari 2006. Het werd op 27 oktober 2006 voorgesteld aan de raad van bestuur van de NMBS-*Holding*, maar werd niet voorgelegd aan de minister van Overheidsbedrijven;

Het beheerscontract 2008-2012 omvat een beoordeling van het huidige parkeeraanbod en een precieze doelstelling, zowel betreffende de verhoging van het aantal parkeerplaatsen als betreffende de termijn waarbinnen de doelstelling moet worden gerealiseerd.

De toegankelijkheid voor personen met een beperkte mobiliteit is een bevoegdheid van de drie maatschappijen. De NMBS-*Holding* is bevoegd voor de toegang tot de stations, Infrabel staat in voor de toegang tot de perrons en de NMBS draagt de zorg voor de toegang tot het rollend materieel en voor het verlenen van bijstand aan de reizigers.

In verband met de toegankelijkheid van de stations en de perrons voor personen met een beperkte mobiliteit, stipt het Rekenhof aan dat de doelstellingen weinig precies waren en niet werden voorafgegaan door een stand van zaken in 2004. De beheerscontracten voorzagen niet in enige specifieke rapportering.

Op basis van de gegevens die de NMBS-*Holding* en Infrabel ter beschikking stelden, waren in 2008 slechts 8 stations (en perrons) van de geplande 24 volledig en zonder begeleiding toegankelijk voor personen met een beperkte mobiliteit. Het DGVL heeft de verwezenlijking van die doelstellingen niet opgevolgd.

In de beheerscontracten 2008-2012 is evenwel een belangrijke evolutie vast te stellen op het vlak van de gedefinieerde doelstellingen ter zake en op het vlak van het beoordelingsinstrument

recommande toutefois que la vitesse commerciale soit prise en considération lors de la négociation des futurs contrats de gestion.

Le contrat de gestion de la SNCB-*Holding* prévoit, en ce qui concerne les parkings, essentiellement:

- que la capacité d'accueil des parkings doit être maintenue au niveau de la fin de l'année 2004;
- qu'un plan d'action doit être élaboré pour augmenter l'offre de parkings.

La Cour des comptes constate que:

- le nombre de places de parking a augmenté. Aucun inventaire de la situation actuelle n'a toutefois été dressé et aucun rapport n'a été remis à l'administration;
- le plan d'action devait être prêt le 31 janvier 2006. Il a été présenté le 27 octobre 2006 au conseil d'administration de la SNCB-*Holding*, mais n'a pas été soumis au ministre des Entreprises publiques;

Le contrat de gestion 2008-2012 comprend une évaluation de l'offre actuelle et un objectif précis en matière de parkings, tant en ce qui concerne l'augmentation du nombre de places que le délai dans lequel elle doit être réalisée.

L'accessibilité aux personnes à mobilité réduite est une compétence des trois sociétés. La SNCB-*Holding* est compétente pour l'accès aux gares, Infrabel est responsable de l'accès aux quais et la SNCB s'occupe de l'accès au matériel roulant et de l'aide aux voyageurs.

En ce qui concerne l'accessibilité des gares et des quais aux personnes à mobilité réduite, la Cour des comptes relève que les objectifs sont peu précis et n'ont pas été précédés d'un état des lieux en 2004. Les contrats de gestion ne prévoyaient aucun rapport spécifique

Sur la base de données mises à disposition par la SNCB-*Holding* et Infrabel, en 2008, seules 8 gares (et quais) sur les 24 prévues étaient complètement accessibles sans accompagnement de la personne à mobilité réduite. La DGTT n'a pas suivi la réalisation de ces objectifs.

On peut cependant constater une évolution importante dans les contrats de gestion 2008-2012 en ce qui concerne les objectifs définis en la matière et l'instrument d'évaluation.

Het Rekenhof komt tot de conclusie dat in vergelijking met de audit uitgevoerd in 2001, er verbeteringen zijn gebeurd, zowel wat betreft de inhoud van de beheerscontracten als wat betreft het vermogen van het directoraat-generaal Vervoer te Land om een actieve rol te spelen. De meest significante verbeteringen zijn vastgesteld in de nieuwe contracten 2008-2012.

Dit verslag van het Rekenhof bevat verschillende suggesties om de vastgestelde evoluties nog verder door te trekken.

Alle partijen hebben belang bij duidelijk omschreven doelstellingen en bij prestatie-indicatoren die van bij de start worden vastgelegd.

Een betere omschrijving van de doelstellingen en van de indicatoren kan de administratieve last verlichten die momenteel weegt op de maatschappijen van de NMBS-groep en op de administratie.

In zijn aanbevelingen heeft het Rekenhof gepleit voor een jaarlijkse beoordeling van de beheerscontracten en voor een jaarlijkse, duidelijke rapportering aan het parlement.

Het antwoord van de minister van Overheidsbedrijven en van de voorzitter van het directiecomité van de FOD Mobiliteit en Vervoer toont aan dat die boodschap is doorgedrongen.

B. Inleidende uiteenzetting van de gedelegeerd bestuurder van de NMBS-Holding

De heer Jannie Haek bevestigt dat er geen rapportering geweest is aan de FOD Mobiliteit en aan de minister bevoegd voor Overheidsbedrijven over het parkeerbeleid. Er zijn evenwel grondige analyses geweest en een gedetailleerde rapportering naar de raad van bestuur toe. Het is op basis van het plan dat toen is voorgelegd aan de raad van bestuur en waar het Rekenhof naar verwijst, dat er nu verder gewerkt wordt en dat er nieuwe clausules worden opgenomen in het beheerscontract.

Op het thema «personen met beperkte mobiliteit» zal dieper worden ingegaan tijdens de commissievergadering die daaraan wordt gewijd.

C. Inleidende uiteenzetting van de gedelegeerd bestuurder van de NMBS

De heer Marc Descheemaeker is ook vragende partij voor een duidelijke en gestructureerde rapportering. Ook met de voogdijminister moet overlegd worden of specifieke verslagen met betrekking tot punten vanuit het verleden nog pertinent zijn. Sommige thema's worden

La Cour des comptes arrive à la conclusion que, par rapport à l'audit effectué en 2001, des améliorations sont intervenues, tant en ce qui concerne le contenu des contrats de gestion qu'en ce qui concerne la faculté de la Direction générale du transport terrestre de jouer un rôle actif. Les améliorations les plus significatives ont été constatées dans les nouveaux contrats 2008-2012.

Ce rapport de la Cour des comptes contient diverses suggestions permettant de poursuivre sur la voie des évolutions constatées.

Toutes les parties ont intérêt à ce que les objectifs soient clairement définis et à ce que les indicateurs de performance soient fixés dès le départ.

Une meilleure définition des objectifs et des indicateurs permettra d'alléger la charge administrative qui pèse aujourd'hui sur les sociétés du groupe SNCB et sur l'administration.

Dans ses recommandations, la Cour des comptes a plaidé pour une évaluation annuelle des contrats de gestion et pour la présentation d'un rapport annuel clair au Parlement.

La réponse du ministre des Entreprises publiques et de la présidente du comité de direction du SPF Mobilité et Transport montre que ce message est passé.

B. Exposé introductif de l'administrateur délégué de la SNCB-Holding

M. Jannie Haek confirme qu'il n'y a pas eu de rapport au SPF Mobilité et au ministre ayant les entreprises publiques dans ses attributions concernant la politique en matière de stationnement. Des analyses approfondies ont cependant été réalisées et un rapport détaillé a été établi à l'attention du conseil d'administration. C'est sur la base du plan qui a été soumis à cette époque au conseil d'administration et auquel renvoie la Cour des comptes, que le travail se poursuit actuellement et que des nouvelles clauses sont insérées dans le contrat de gestion.

Le thème des «personnes à mobilité réduite» sera approfondi au cours de la réunion de la commission qui y sera consacrée.

C. Exposé introductif de l'administrateur délégué de la SNCB

M. Marc Descheemaeker est également favorable à l'établissement d'un rapport clair et structuré. Une concertation doit également être organisée avec le ministre de tutelle afin de déterminer si les rapports spécifiques concernant des points du passé sont encore

door verschillende verslagen gedekt en het is moeilijk het aantal verslagen te verminderen. De spreker is voorstander van transparantie en de continue verbetering daarvan.

Het Rekenhof stelt dat het minimum treinaanbod werd overschreden. Eigenlijk zou men moeten stellen dat het significant realiseren van elk jaar meer treinkilometers zonder dat de dotatie daarom wordt verhoogd, getuigt van engagement, enthousiasme en stijgende productiviteit. Het nieuwe beheerscontract toont aan dat het treinaanbod is gestegen zonder financiële aanpassing. De NMBS heeft dat gefinancierd vanuit haar stijgende productiviteit en het is haar ambitie om dat in de toekomst te blijven doen.

Onder meer dankzij de opmerkingen van het Rekenhof werden de twee gehanteerde normen op Europees niveau in het beheerscontract opgenomen.

De NMBS werkt ook op niveau van service level agreements samen met Infrabel en met de *Holding* opdat de kwaliteit volgens de vastgestelde normen op de ganse groep betrekking kan hebben.

Stiptheid is de hoeksteen van het beleid van de NMBS. Heel veel factoren spelen een rol bij stiptheid. De doelstellingen die daaromtrent werden geformuleerd in de beheersovereenkomst, zijn ambitieus tegenover het buitenland. In de nieuwe overeenkomst worden ze verder verscherpt. Ook de mogelijkheid van een prijsaanpassing naar de consument toe wordt verscherpt.

Personen met verminderde mobiliteit staan onder de benaming «*new passengers*» ook in de huidige beheersovereenkomst. In meer dan 100 stations is er bijstand mogelijk. De ambitie bestaat om nog betere dienstverlening aan te bieden. Concrete voorstellen worden gedaan aan de voogdijminister. Nieuwe technologische hulpmiddelen zullen worden aangewend.

D. Inleidende uiteenzetting van de gedelegeerd bestuurder van Infrabel

De heer LucALLEMAND wijst er op dat in het eerste beheerscontract van 2005-2007 zowel van Infrabel als van de Staat alle verplichtingen inzake stiptheid zijn nagekomen.

De absolute prioriteit van Infrabel is de veiligheid van de reiziger. De tweede belangrijkste prioriteit is de stiptheid.

In de periode van het eerste beheerscontract kwam Infrabel aan een vertragingscijfer van 220 000 minuten.

pertinents. Certains thèmes sont couverts par plusieurs rapports et il est difficile de diminuer le nombre de ceux-ci. L'orateur est partisan de la transparence et de l'amélioration permanente de celle-ci.

La Cour des comptes dit que l'offre de trains minimale a été dépassée. En fait, il faudrait dire que la réalisation d'un nombre sensiblement plus élevé chaque année de trains-kilomètres, sans augmentation de la dotation, témoigne d'un grand engagement, d'un vif enthousiasme et d'une productivité accrue. Le nouveau contrat de gestion montre que l'offre de trains a augmenté sans modification de l'enveloppe financière. La SNCB a financé cette augmentation grâce à sa productivité accrue et son ambition est de poursuivre dans la même voie à l'avenir.

Grâce, entre autres, aux observations formulées par la Cour des comptes, les deux normes en vigueur au niveau européen ont été intégrées dans le contrat de gestion.

La SNCB collabore également avec Infrabel et avec la *Holding* au niveau de *service level agreements* afin que la qualité puisse porter sur l'ensemble du groupe, selon les normes établies.

La ponctualité est la pierre angulaire de la politique de la SNCB. De très nombreux facteurs interviennent à cet égard. Les objectifs formulés en la matière dans le contrat de gestion sont ambitieux par rapport à l'étranger. Le nouveau contrat les a encore renforcés. La possibilité d'une adaptation du tarif en faveur du consommateur est elle aussi accrue.

Les personnes à mobilité réduite se retrouvent aussi dans l'actuel contrat de gestion sous l'appellation «*new passengers*». Plus de cent gares peuvent offrir une assistance. L'ambition est d'accroître encore ce service. Des propositions concrètes sont adressées au ministre de tutelle. De nouveaux outils technologiques seront mis à profit.

D. Exposé introductif de l'administrateur délégué d'Infrabel

M. LucALLEMAND souligne que, dans le premier contrat de gestion de 2005-2007, toutes les obligations en matière de ponctualité ont été respectées, qu'elles incombent à Infrabel ou à l'État.

La priorité absolue d'Infrabel est la sécurité du voyageur. La deuxième priorité essentielle est la ponctualité.

Dans la période du premier contrat de gestion, Infrabel s'est vu imposer un taux de retard de 220 000 minutes.

In het nieuwe beheerscontract werd een streefdoel van 180 000 minuten vastgelegd. Bij een goede prestatie bekomt Infrabel 3,5 miljoen van de Staat. Bij een slechte prestatie (260 000 minuten) geldt voor Infrabel een malus voor hetzelfde bedrag. Dat bedrag werd vastgesteld in overeenstemming met wat de NMBS moet betalen als boete aan zijn klanten wegens vertragingen. Als netwerkbeheerder speelt Infrabel de rol van bevoegd beoordelaar, maar Infrabel is tegelijkertijd ook verantwoordelijk: 20 à 30% van de vertragingen zijn aan Infrabel toe te wijzen.

Ook de rapportering van het meten van de stiptheid is verbeterd. Het gebeurt niet meer op jaarbasis, maar elk trimester. Het resultaat wordt aangekondigd op de site en in een persbericht.

Al jaren wijzen de organisaties voor de gebruikers Infrabel er op dat er niet moet worden gemeten hoeveel treinen vertraging hebben, maar wel hoeveel klanten te laat komen. De statistieken die we vandaag publiceren, houden rekening met het aantal reizigers.

In het nieuwe beheerscontract werd een extra inspanning gedaan om de toegankelijkheid van de perrons te vergroten. De normen werden herbekeken. Een belangrijk proces is hieromtrent op gang gebracht door de ERA (*European Railway Agency*). Het doel van Infrabel is om in 2018 100 volledig toegankelijke stations te hebben en in 275 stations en stoppunten verhoogde perrons te bouwen.

Wat de kwaliteitsindicatoren betreft, moet Infrabel de kwaliteitshandleiding opstellen, rekening houdend met de wensen van de regering, maar ook als autonoom overheidsbedrijf om de prestaties van de groep te meten.

E. Vragen en opmerkingen van de leden van de commissie

Mevrouw Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!) hekelt het gebrek aan mankracht en expertise van het directoraat-generaal Vervoer te Land (DGVL). Ook in 2009 worden de middelen van de instantie niet verhoogd, terwijl de administratie wel een belangrijke controleopdracht heeft ten overstaan van de overheidsbedrijven.

De bevoegdheidsverdeling tussen de drie NMBS-vennootschappen is onvoldoende helder, met name op het vlak van de stations en de terreinen. De vertragingen op investeringsvlak kunnen daardoor wellicht gedeeltelijk worden verklaard.

Le nouveau contrat de gestion a fixé un objectif de 180 000 minutes. En cas de bonne prestation, Infrabel reçoit 3,5 millions de l'État. Si la prestation est mauvaise (260 000 minutes), Infrabel s'expose à un malus d'un montant identique. Ce montant a été fixé en concordance avec les pénalités que doit payer la SNCB à ses clients en cas de retard. En tant que gestionnaire de réseau, Infrabel joue le rôle de juge compétent, mais Infrabel porte également une part de responsabilité: 20 à 30 % des retards lui sont attribués.

Le rapportage de la mesure de la ponctualité s'est également amélioré. Il ne se fait plus sur une base annuelle, mais sur une base trimestrielle. Le résultat est annoncé sur le site et dans un communiqué de presse.

Depuis des années, les organisations de consommateurs demandent à Infrabel de ne pas mesurer le nombre de trains, mais le nombre de clients qui arrivent en retard. Les statistiques aujourd'hui publiées tiennent compte du nombre de voyageurs.

Dans le nouveau contrat de gestion, un effort supplémentaire a été consenti pour accroître l'accessibilité des quais. Les normes ont été réexaminées. L'ERA (*European Railway Agency*) a mis en place un processus important à cet égard. L'objectif d'Infrabel est qu'en 2018, 100 gares soient complètement accessibles et que des quais hauts soient construits dans 275 gares et points d'arrêt.

En ce qui concerne les indicateurs de qualité, Infrabel doit rédiger le manuel qualité, en tenant compte des souhaits du gouvernement, mais également en tant qu'entreprise publique autonome, pour mesurer les prestations du groupe.

E. Questions et observations des membres de la commission

Mme Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!) critique le manque d'effectifs et d'expertise de la direction générale Transport terrestre (DGTT). En 2009 non plus, les moyens de cette instance ne sont pas revus à la hausse, en dépit de l'importante mission de contrôle de cette administration à l'égard des entreprises publiques.

La répartition des compétences entre les trois sociétés de la SNCB n'est pas suffisamment claire, notamment en ce qui concerne les gares et les terrains, ce qui explique sans doute en partie les retards en termes d'investissements.

Er worden inspanningen geleverd om de stiptheid te verbeteren. Wanneer zullen de aangekondigde website en andere informatiekanalen een feit zijn?

Volgens de verklaringen van de minister zijn 16 stations (binnenkort 24) volledig toegankelijk voor personen met verminderde mobiliteit. Wordt bij de bepaling van prioritaire stations wel in voldoende mate rekening gehouden met het aantal reizigers dat in een station komt? Waarom werd met name het station van Ottignies, het meest bezochte station van Wallonië, nog niet toegankelijk gemaakt?

De heer Jef Van den Bergh (CD&V) stipt aan dat in de beheersovereenkomsten voor de periode 2008-2012 in belangrijke mate tegemoet wordt gekomen aan de kritiek die geformuleerd werd over de periode 2005-2007; zo worden de afgeschafte treinen voortaan opgenomen in de stipheidsstatistieken. Niettemin blijven verschillende punten voor verbetering vatbaar.

De naleving van de beheersovereenkomsten dient strikter te worden opgevolgd, zowel door het DGVL als door de parlementaire commissie, die zich best eens per jaar over de stand van zaken zou buigen.

De spreker pleit voor de opname van doelstellingen inzake commerciële snelheid in de beheersovereenkomsten: als de stiptheid verbetert door een verlaging van die commerciële snelheid, is er immers geen intrinsieke vooruitgang geboekt. Heeft de gedelegeerd bestuurder van de NMBS een voorstel voor de concrete invulling van doelstellingen op dat vlak?

De heer David Geerts (sp.a) stelt vast dat het aantal treinreizigers sinds 1998 jaarlijks met 5% stijgt. Is de doelstelling van 25% groei in de periode 2008-2012 dan geen onderschatting? De toename van het aantal reizigers hangt zowel af van vraag als van aanbod, waarbij langs de aanbodzijde de prijs een belangrijke factor is; de spreker betreurt daarom de aangekondigde forse prijsstijgingen, in het bijzonder voor jongeren en senioren. Ook moet worden vermeden dat groei ten koste gaat van kwaliteit.

Inzake toegankelijkheid van de stations dient de overheid ambitieuze doelstellingen te formuleren.

De spreker erkent dat er een spanningsveld is tussen de toename van het aantal reizigers, de commerciële snelheid en het comfort. De instroom van de reizigers kan beter worden georganiseerd als bij de aankoop van materiaal met de in de toekomst noodzakelijke capaciteit rekening wordt gehouden. De service level agreements

Des efforts sont consentis pour améliorer la ponctualité. Quand le site internet et les autres canaux d'information annoncés seront-ils une réalité?

Selon les déclarations du ministre, 16 gares (bientôt 24) sont entièrement accessibles aux personnes à mobilité réduite. La détermination des gares prioritaires tient-elle suffisamment compte du nombre de voyageurs fréquentant la gare? Pourquoi la gare d'Ottignies, la plus fréquentée de Wallonie, n'a-t-elle pas encore été rendue accessible?

M. Jef Van den Bergh (CD&V) relève que les contrats de gestion conclus pour la période 2008-2012 tiennent largement compte de la critique qui avait été formulée au sujet de la période 2005-2007; ainsi, les trains supprimés sont désormais repris dans les statistiques de ponctualité. Différents points restent néanmoins améliorables.

Le respect des contrats de gestion doit faire l'objet d'un suivi plus strict, tant de la part de la DGTT que de la part de la commission parlementaire, qui devrait se pencher sur la question une fois par an.

L'intervenant est partisan d'intégrer les objectifs en matière de vitesse commerciale dans les contrats de gestion: en effet, si la ponctualité est améliorée par une diminution de cette vitesse commerciale, il n'y a aucun progrès intrinsèque. L'administrateur délégué de la SNCB a-t-il une proposition en vue de la réalisation concrète des objectifs en la matière?

M. David Geerts (sp.a) constate que le nombre d'usagers du rail augmente chaque année de 5% depuis 1998. L'objectif de 25% de croissance pendant la période 2008-2012 n'est-il dès lors pas sous-estimé? L'augmentation du nombre de voyageurs dépend tant de la demande que de l'offre et, en ce qui concerne l'offre, le prix est un facteur important; c'est pourquoi l'intervenant regrette les fortes augmentations de prix annoncées, en particulier pour les jeunes et les seniors. Il faut également éviter que la croissance se fasse au détriment de la qualité.

En ce qui concerne l'accessibilité des gares, les autorités publiques doivent formuler des objectifs ambitieux.

L'intervenant reconnaît qu'il existe un conflit entre l'augmentation du nombre de voyageurs, la vitesse commerciale et le confort. On pourrait mieux organiser l'afflux des voyageurs si, à l'achat du matériel, on tenait compte de la capacité qui sera nécessaire dans le futur. Les *service level agreements* constituent d'importants

zijn belangrijke instrumenten om het toenemende succes van het spoorvervoer in goede banen te leiden.

Mevrouw Linda Musin (PS) stelt vast dat veel punten van kritiek worden aangepakt in de beheersovereenkomsten voor de periode 2008-2012. De grotere rol van het DGVL bij de opstelling van die overeenkomsten kan reeds een stap in de goede richting zijn.

De kwaliteitsverbetering van het aanbod hangt in grote mate af van de aankoop van nieuwe ritten. Wanneer zullen de bestelde ritten operationeel zijn?

Het Rekenhof geeft terecht de voorkeur aan een meting van de snelheid op een bepaalde lijn in plaats een telling van het aantal treinkilometers dat met vertraging wordt afgelegd. Als een bepaald traject telkens met vertraging wordt afgelegd, is dat voor de betrokken reizigers zeer hinderlijk, terwijl het in de statistiek weinig zichtbaar is.

De heer David Lavaux (cdH) wijst op het feit dat de overeenstemming van de beheersovereenkomsten met de betreffende Europese reglementering niet wordt onderzocht. Bij de opstelling van toekomstige beheerscontracten moet dat aspect worden onderzocht omdat de geleidelijke opening van de markt van het spoorvervoer voor de concurrentie een onontkoombaar feit is.

Het DGVL zou voor de controle op de naleving van de beheersovereenkomsten van de NMBS-groep slechts over vijf personeelsleden beschikken; dat is te weinig om de naleving van de bepalingen echt te toetsen.

De spreker vraagt perspectieven op korte termijn voor de toegankelijkheid van stations voor personen met verminderde mobiliteit. Het is zinvoller om in 2009 enkele stations toegankelijk te maken dan te bepalen dat in 2028 honderd stations toegankelijk zullen zijn.

De heer François Bellot (MR) pleit ervoor dat de bevoegde minister een opdrachtbrief opstelt, waarin de rol van de regeringscommissarissen precies wordt omschreven. Ook moeten de al te beperkte middelen van het DGVL worden uitgebreid om echte controle mogelijk te maken.

Tot nu toe bestaat er geen specifieke rapportering. In 2009 zou men daar mee kunnen beginnen door een gedetailleerde oplijsting van genomen maatregelen en gemeten indicatoren.

Leggen de EU-regels precieze criteria op om doeltreffendheid en kwaliteit van de dienstverlening te meten of komt het aan de nationale instanties toe om ter zake beslissingen te nemen?

instruments pour faire face au succès croissant du transport ferroviaire.

Mme Linda Musin (PS) constate que les contrats de gestion pour la période 2008-2012 répondent sur de nombreux points aux critiques. Le rôle accru dévolu à la DGTT dans l'établissement de ces contrats peut déjà être considéré comme un pas dans la bonne direction.

L'amélioration de la qualité de l'offre dépend en grande partie de l'achat de nouvelles voitures. Quand les voitures commandées seront-elles opérationnelles?

La Cour des comptes privilégie à juste titre une mesure de la vitesse sur une ligne déterminée plutôt qu'un comptage du nombre de kilomètres-train parcourus avec un retard. Si un trajet donné est toujours parcouru avec un retard, c'est très gênant pour les voyageurs concernés, alors que ce n'est guère visible dans les statistiques.

M. David Lavaux (cdH) souligne que la conformité des contrats de gestion à la réglementation européenne concernée n'est pas examinée. Cet aspect devra être examiné lors de l'établissement des futurs contrats de gestion, parce que l'ouverture progressive du marché du transport ferroviaire à la concurrence est inéluctable.

La DGTT ne disposerait que de cinq membres du personnel pour assurer le contrôle du respect des contrats de gestion du groupe SNCB; c'est insuffisant pour vérifier vraiment le respect des dispositions.

L'intervenant demande quelles sont les perspectives à court terme concernant l'accessibilité des gares pour les personnes à mobilité réduite. Il a plus de sens de rendre quelques gares accessibles en 2009 que de prévoir qu'à l'horizon de 2028, cent gares seront accessibles.

M. François Bellot (MR) insiste pour que le ministre compétent rédige une lettre de mission, définissant avec précision le rôle des commissaires du gouvernement. Il y a également lieu d'étoffer les moyens de la DGTT, qui sont par trop limités pour permettre un véritable contrôle.

Jusqu'à présent, il n'existe pas de rapportage spécifique. Une démarche en ce sens pourrait être entreprise en 2009 par l'établissement d'un inventaire détaillé des mesures prises et des indicateurs mesurés.

Les règles de l'UE imposent-elles des critères précis pour mesurer l'efficacité et la qualité du service ou appartient-il aux instances nationales de prendre des décisions en la matière?

Is een objectieve vergelijking van de commerciële snelheid van verschillende lijnen mogelijk? De infrastructuur en het begin- en eindpunt van een lijn zijn determinerend voor de snelheid bij het afleggen van een traject, waardoor een objectieve vergelijking van lijnen problematisch is. Misschien is het zinvoller om de historie van een lijn na te gaan: wordt het traject tussen twee steden of gemeenten vandaag sneller of trager afgelegd dan bijvoorbeeld tien of twintig jaar geleden?

F. Antwoorden van de genodigden

De heer Michel de Fays geeft aan dat het gebrek aan middelen voor het DGVL geen nieuwe vaststelling is: reeds in 2001 heeft het Rekenhof op dat pijnpunt gewezen. Verder is er vooral nood aan een heroverweging van de rol van de regeringscommissarissen en een wijziging van de rapporteringswijze.

De EU-normen leggen een procedure op, maar bepalen niet de resultaten die moeten worden bereikt. Kwaliteitsbeheer moet voorop staan en vereist aandacht voor een tiental punten, onder meer de identificatie van de expliciete en impliciete verwachtingen van reizigers en de naleving van de wettelijke, politieke, financiële en technische verplichtingen.

Het Rekenhof vraagt aandacht voor de commerciële snelheid, al geeft ze niet aan op welke manier dat moet gebeuren; dat moet het voorwerp van onderhandelingen tussen de minister en de drie vennootschappen zijn.

De heer Jannie Haek zal de problematiek van de toegankelijkheid van stations voor personen met verminderde mobiliteit behandelen tijdens de hoorzitting die plaatsvindt in het kader van de bespreking van het voorstel van resolutie betreffende het bevorderen van de toegankelijkheid van het openbaar vervoer (DOC 52 0076/001).

De spreker geeft toelichting bij de bevoegdheidsverdeling tussen de drie vennootschappen met betrekking tot de stations:

- Infrabel is bevoegd voor de perrons, inclusief het onderhoud en de toegang ervan, omdat die behoren tot de spoorinfrastructuur;
- de NMBS-*Holding* is in beginsel bevoegd voor de stations, de centra van dienstverlening in de omgeving van de perrons, en voert ook het effectieve beheer voor de stations die als belangrijke commerciële en dienstverlenende knooppunten worden beschouwd;
- NMBS heeft het beheer van de meeste stations van de NMBS-*Holding* overgenomen, met name die stations waar de loketten de enige dienstverlening zijn.

Une comparaison objective de la vitesse commerciale de différentes lignes est-elle possible? L'infrastructure et les points de départ et d'arrivée d'une ligne sont des facteurs déterminants de la vitesse à laquelle un trajet est accompli, de sorte qu'il est difficile d'opérer une comparaison objective des lignes. Il est peut-être plus sensé d'examiner l'historique d'une ligne: le trajet entre deux villes ou communes est-il aujourd'hui plus rapide ou plus lent qu'il y a par exemple vingt ans?

F. Réponses des invités

M. Michel de Fays indique que le manque de moyens de la DGTT n'est pas une constatation nouvelle: en 2001 déjà, la Cour des comptes pointait du doigt cette carence. Par ailleurs, il est surtout nécessaire de reconsidérer le rôle des commissaires du gouvernement et de modifier le mode de rapportage.

Les normes de l'UE imposent une procédure, mais ne déterminent pas les résultats qui doivent être atteints. La gestion de la qualité doit être une priorité et nécessite que l'on se focalise sur dix points, notamment l'identification des attentes explicites et implicites des voyageurs et le respect des obligations légales, politiques, financières et techniques.

La Cour des Comptes demande que l'on se préoccupe de la vitesse commerciale, même si elle n'indique pas comment il y a lieu de procéder; ce point doit faire l'objet de négociations entre le ministre et les trois sociétés.

M. Jannie Haek examinera la problématique de l'accessibilité des gares aux personnes à mobilité réduite au cours de l'audition qui sera organisée dans le cadre de l'examen de la proposition de résolution relative à l'amélioration de l'accessibilité des transports en commun (DOC 52 0076/001).

L'intervenant explique la répartition des compétences entre les trois sociétés en ce qui concerne les gares:

- Infrabel est compétente pour les quais, en ce compris l'entretien et l'accès, car ils font partie de l'infrastructure ferroviaire;
- la SNCB *Holding* est en principe compétente pour les gares, les centres de services situés à proximité des quais, et elle prend également en charge la gestion effective des gares considérées comme des points névralgiques importants en termes de commerces et de services;
- la SNCB a repris la gestion de la plupart des gares de la *Holding* SNCB, c'est-à-dire les gares qui n'offrent d'autres services que les guichets.

Die taakverdeling is in de praktijk niet bijzonder ingewikkeld en veroorzaakt ook geen problemen voor de reizigers.

De huidige beheersovereenkomsten beantwoorden niet volledig aan de normering van de Europese Unie, maar evolueren wel in de goede richting. Omdat de EU-reglementering slechts geleidelijk moet worden ingevoerd, is er voor het spoorvervoer in ons land voldoende tijd om zich te conformeren.

De heer Marc Descheemaeker stelt dat de jaarlijkse groeicijfers sinds 1999 gemiddeld iets lager dan 5% liggen, maar door het cumulatief effect de indruk wekken hoger te zijn. Het groeiritme in het nieuwe beheerscontract wordt als gemiddelde vooropgesteld voor de hele periode en gaat uit van eenzelfde evolutie als in de vorige jaren. Door de huidige economische crisis kan een tijdelijke groeivertraging worden verwacht.

Bijna elke maand worden dubbeldektreinen van het type M6 in dienst genomen. De pas geplaatste bestelling van treinen zal binnen een periode van twee jaar worden geleverd. Zodra de laatste M6-treinen eind 2010 worden geleverd, starten de leveringen van een nieuw type. Ook voor de locomotieven wordt met een nieuw type gestart, wat de stiptheid zal verbeteren.

De staatssteun voor investeringen in rollend materieel is momenteel vijf keer zo hoog als zes tot zeven jaar geleden, wat belangrijke uitbreidingen mogelijk maakt: bij indienstneming van al het besteld materieel zal de vloot aanzienlijk verjongd zijn (zowat het nieuwste materieel van de EU) en 35% groter dan nu het geval is.

De commerciële snelheid van reizigerstreinen wordt door veel factoren in negatieve zin beïnvloed: reizigersgroei, het streven naar stiptheid, bediening van kleinere stations op grond van de sociale opdracht van de NMBS-groep, rijpaden voor vrachtreinen. De gemiddelde snelheid bij het afleggen van treintrajecten is niet gestegen, maar de snelheid van het voornaamste alternatief, de wagen, is door de files wel in belangrijke mate verlaagd. Op bepaalde lijnen (Hasselt-Brussel, Gent-kust, lijn 25 en 27 rond Antwerpen, ...) is de commerciële snelheid door infrastructuurwerken wel gestegen.

Voor personen met een verminderde mobiliteit worden steeds vaker individuele oplossingen gezocht met behulp van nieuwe technologieën; vooral in middelgrote stations kan daardoor vooruitgang worden geboekt.

Cette répartition des tâches n'est pas particulièrement compliquée dans la pratique et elle ne pose aucun problème aux voyageurs.

Les contrats de gestion actuels ne respectent pas intégralement les normes de l'Union européenne, mais ils évoluent dans la bonne direction. Étant donné que la réglementation de l'Union européenne ne doit être instaurée que de manière progressive, le transport ferroviaire dans notre pays a suffisamment de temps pour s'y conformer.

M. Marc Descheemaeker affirme que les taux de croissance annuels sont, en moyenne, légèrement inférieurs à 5 % depuis 1999, mais qu'en raison de l'effet cumulatif, ils donnent l'impression d'être plus élevés. Le rythme de croissance prévu dans le nouveau contrat de gestion est prévu comme moyenne pour l'ensemble de la période et il se base sur une évolution similaire à celle des dernières années. Compte tenu de la crise économique actuelle, on peut s'attendre à un retard temporaire de la croissance.

Presque chaque mois, des trains à double étage de type M6 sont mis en service. La commande de trains qui vient d'être passée sera livrée dans un délai de deux ans. Dès que les derniers M6 auront été livrés fin 2010, des livraisons d'un nouveau type débiteront. Pour les locomotives également, un nouveau modèle sera lancé et il permettra d'améliorer la ponctualité.

L'aide de l'État pour les investissements dans le matériel roulant étant actuellement cinq fois plus élevée qu'il y a six ou sept ans, elle permet une expansion considérable: lorsque tout le matériel commandé sera mis en service, la flotte sera considérablement rajeunie (pratiquement le matériel le plus neuf de l'Union européenne) et 35 % plus importante qu'à l'heure actuelle.

La vitesse commerciale des trains de voyageurs subit une influence négative de nombreux facteurs: augmentation du nombre de voyageurs, recherche de la ponctualité, desserte des petites gares pour assurer la mission sociale du groupe SNCB, sillons pour les trains de marchandises. Si la vitesse moyenne pour effectuer un trajet en train n'a pas augmenté, la vitesse de la principale alternative, la voiture, a été dans une large mesure réduite par les embouteillages. Sur certaines lignes (Hasselt-Bruxelles, Gand-côte, ligne 25 et 27 autour d'Anvers,...), des travaux d'infrastructure ont néanmoins entraîné une augmentation de la vitesse commerciale.

Pour les personnes à mobilité réduite, des solutions individuelles sont de plus en plus souvent recherchées. Dans ce contexte, les nouvelles technologies permettent des avancées, surtout dans les gares de taille moyenne.

De heer Luc Lallemand bevestigt dat hard wordt gewerkt aan betere informatieverstrekking aan reizigers in geval van vertragingen; in de loop van 2009 zal ter zake belangrijke vooruitgang worden geboekt.

Er is een belangrijk spanningsveld tussen de factor volume-groei enerzijds en de factoren stiptheid en commerciële snelheid anderzijds. Terwijl de NMBS investeert in rollend materieel, is de spoorinfrastructuur onvoldoende meegegroeid: terwijl de reizigersgroei in de periode 2000-2009 35% bedraagt, is het aantal kilometer spoor niet veel gestegen. De infrastructuur staat daardoor zwaar onder druk, zeker op de grote assen en in het bijzonder op de Brusselse noord-zuidas: over zes sporen kan om de drie minuten een rijpad zijn, weliswaar met een vrij rijpad om het kwartier (omdat anders bij het kleinste incident de stiptheid in het gedrang komt, wat vooral voor aansluitingen hinderlijk is). De enige oplossing is volop in uitvoering: de trajecten tussen Brussel en alle belangrijke steden dienen tegen 2016 over minimaal vier sporen te gaan (voor Brussel-Mechelen gaat het zelfs om zes sporen). Vandaag zijn er enkel vier sporen op het traject Brussel-Leuven en Brussel-Antwerpen (waarbij twee sporen van het laatste traject volledig zijn bestemd voor goederenvervoer). Ook de infrastructuur op de Brusselse noord-zuidas wordt verder uitgebreid, een absolute noodzaak om de reizigersgroei te verwerken. Er zijn ook belangrijke programma's voor een concentratie en een substantiële vermindering van het aantal logistieke centra voor het personeel van Infrabel, wat eveneens een efficiëntere aanpak mogelijk maakt.

De vermelding dat in 2028 alle stations toegankelijk zullen zijn voor personen met verminderde mobiliteit is niets meer dan een citaat uit de nieuwe beheersovereenkomst; het is zeker geen vrijgeleide om op korte termijn geen inspanningen te leveren.

De heer Franki Vanstapel herinnert aan de wettelijke opdracht van de regeringscommissarissen: toezien op de naleving door het overheidsbedrijf van de wetgeving en de beheersovereenkomst. De regeringscommissaris heeft momenteel geen enkele opdracht met betrekking tot de inhoud van de beheersovereenkomst. Er is wel evolutie: de nieuwe regeringscommissarissen hebben een opdrachtbrief gekregen van de toenmalige minister, op grond waarvan hun takenpakket wordt verruimd: ze moeten een procedure voor rapportering uitwerken, de uitvoering van beheerscontracten opvolgen en regelmatig met de minister in contact treden over de verwezenlijking van de doelstellingen ervan. Een wijziging van de wettelijke rol van de regeringscommissarissen heeft tot nu toe echter nog niet plaatsgevonden.

M. Luc Lallemand confirme que la société travaille d'arrache-pied pour améliorer l'information des voyageurs en cas de retard; des progrès importants seront réalisés à cet égard dans le courant de 2009.

Il existe de vives tensions entre, d'une part, le facteur volume de croissance et, d'autre part, les facteurs ponctualité et vitesse commerciale. La SNCB a investi dans le matériel roulant, mais l'infrastructure ferroviaire ne s'est pas développée au même rythme: alors que la croissance des voyageurs était de 35 % dans l'intervalle 2000-2009, le nombre de kilomètres de voies n'a guère augmenté. L'infrastructure est donc soumise à une forte pression, surtout sur les grands axes et en particulier sur l'axe Nord-Midi à Bruxelles: il peut y avoir un sillon toutes les trois minutes sur six voies avec, il est vrai, un sillon de libre tous les quarts d'heure (sans quoi la ponctualité serait menacée au moindre incident, ce qui est surtout préjudiciable pour les correspondances). La seule solution est actuellement en cours de réalisation: les trajets entre Bruxelles et toutes les villes importantes doivent se faire sur quatre voies minimum d'ici à 2016 (pour Bruxelles-Malines, il s'agit même de six voies). Actuellement, il n'y a quatre voies que sur les tronçons Bruxelles-Louvain et Bruxelles-Anvers (pour ce dernier tronçon, deux voies sont exclusivement réservées au transport de marchandises). L'infrastructure sur l'axe Nord-Midi à Bruxelles est également développée, c'est une nécessité absolue pour absorber l'augmentation du nombre de voyageurs. D'importants programmes ont par ailleurs été mis en place en vue de concentrer et de réduire substantiellement le nombre de centres logistiques pour le personnel d'Infrabel, ce qui rendra également la stratégie plus efficace.

L'indication selon laquelle en 2028, toutes les gares seront accessibles aux personnes à mobilité réduite n'est autre qu'une citation extraite du nouveau contrat de gestion; ce n'est certainement pas un prétexte pour ne pas fournir d'efforts à court terme.

M. Franki Vanstapel rappelle la mission légale des commissaires du gouvernement: contrôler le respect par l'entreprise publique de la législation et du contrat de gestion. Le commissaire du gouvernement n'a actuellement aucune mission portant sur le contenu du contrat de gestion. Une évolution s'observe néanmoins: les nouveaux commissaires du gouvernement ont reçu de la ministre de l'époque une lettre de mission élargissant leurs tâches: ils sont tenus de mettre au point une procédure de rapportage, de suivre l'exécution des contrats de gestion et d'entretenir avec la ministre des contacts réguliers au sujet de la réalisation des objectifs de ces contrats. À ce jour, le rôle légal des commissaires du gouvernement n'a toutefois pas encore été modifié.

G. Replieken van de leden van de commissie en antwoorden van de genodigden

Mevrouw Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!) ventileert kritiek op de actuele verhoudingen tussen de NMBS-groep en de beide organisaties van gebruikers van het openbaar vervoer. Die instanties besluiten op basis van eigen enquêtes dat de dagelijkse ervaring van treinreizigers in ons land veel minder rooskleurig is dan uit de officiële cijfers van Infrabel blijkt, zeker op het vlak van stiptheid. Werkt de NMBS-groep aan een betere omgang met die gebruikersorganisaties?

De heer Luc Lallemand wijst op het feit dat de officiële stiptheidscijfers rechtstreeks voortvloeien uit de objectieve gegevens van het «Traffic Control»-systeem en daardoor exact zijn. Dat sluit echter niet uit dat de perceptie bij de klanten anders kan zijn.

De NMBS-groep beschouwt de contacten met de representatieve verenigingen van gebruikers als belangrijk. Wanneer eind december 2007 de beslissing werd genomen om met betrekking tot de stiptheidscijfers meer transparantie aan de dag te leggen, hebben veelvuldige contacten met de organisaties plaatsgevonden. Een belangrijke omslag was de keuze om het aantal reizigers met vertraging te tellen in plaats van het aantal treinen met vertraging, wat geïmplementeerd is geworden door een weging van de treinen. Het overleg met de gebruikers blijft belangrijk, wat niet wegneemt dat objectieve vooruitgang moet kunnen worden erkend: trimestriële in plaats van jaarlijkse stiptheidscijfers, weging van treinen, telling van het aantal gemiste aansluitingen, analyse van aankomsttijden in bepaalde stations, ...

De heer Marc Descheemaeker bevestigt dat de gebruikersorganisaties als belangrijke partners worden beschouwd. Dat heeft onder meer vruchten afgeworpen bij de invoering van de nieuwe dienstregeling op 1 december 2008, die door de gebruikers zelf als veel vlotter werd bestempeld dan de invoering van nieuwe uurroosters twee jaar geleden.

III. — BIJLAGEN

A. Presentatie door de heer Jannie Haek

B. Presentatie door de heer Marc Descheemaeker

C. Presentatie door de heer Luc Lallemand

De rapporteur,

De voorzitter,

Jef VAN DEN BERGH

François BELLOT

G. Répliques des membres de la commission et réponses des invités

Mme Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!) formule une critique à l'égard des relations actuelles entre le groupe SNCB et les deux organisations d'usagers des transports publics. Ces instances concluent, en se basant sur leurs propres enquêtes, que l'expérience quotidienne des usagers du rail dans notre pays est bien moins positive que ne le laissent apparaître les statistiques officielles d'Infrabel, certainement en matière de ponctualité. Le groupe SNCB tente-t-il d'améliorer ses relations avec ces organisations d'usagers?

M. Luc Lallemand souligne que les statistiques officielles en matière de ponctualité découlent directement des données objectives du système de contrôle du trafic et sont donc exactes. Cela n'exclut toutefois pas que la perception par les clients puisse être différente.

Pour le groupe SNCB, les contacts avec les organisations représentatives d'usagers sont importants. Lorsque la décision a été prise fin décembre 2007 d'œuvrer à plus de transparence en ce qui concerne les chiffres de ponctualité, de multiples contacts ont eu lieu avec les organisations. Le fait de choisir de compter le nombre de voyageurs en retard plutôt que le nombre de trains en retard par l'intermédiaire d'une pondération des trains a été un changement majeur. La concertation avec les usagers reste importante, ce qui n'empêche pas qu'il faille pouvoir identifier des progrès objectifs: chiffres de ponctualité trimestriels plutôt qu'annuels, pondération des trains, comptage des correspondances manquées, analyse des heures d'arrivée dans certaines gares, etc.

M. Marc Descheemaeker confirme l'importance accordée aux organisations d'usagers. Cette politique a notamment porté ses fruits lors de l'instauration des nouveaux horaires le 1^{er} décembre 2008 considérée, par les usagers eux-mêmes, comme bien meilleure que celle des nouveaux horaires deux ans auparavant.

III. — ANNEXES

A. Présentation de M. Jannie Haek

B. Présentation de M. Marc Descheemaeker

C. Présentation de M. Luc Lallemand

Le rapporteur,

Le président,

Jef VAN DEN BERGH

François BELLOT

III. A. Presentatie / Présentation

Jannie HAEK

Het parlement

Commissie Infrastructuur

Presentatie van 21/01/2009

Jannie Haek



Le Parlement

Commission Infrastructure

Presentation du 21/01/2009

Jannie Haek



4 Doelstellingen voor 2005



- Het spoorvervoer bevorderen
→ Hogere groei dan het gemiddelde van de andere modi
- Een kwaliteitsvolle dienst waarborgen
→ Belang van de stiptheid
- Zich conformeren aan de regels van de Europese Unie
- Stabilisatie van de schuld van de NMBS Groep
→ Vanaf 2008

1



4 Objectifs assignés en 2005

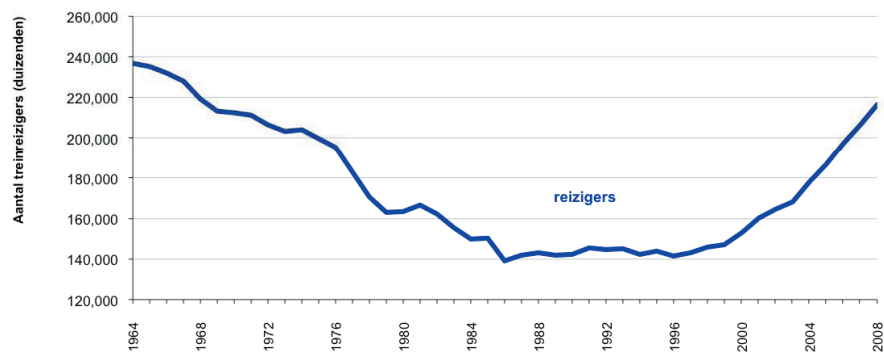


- Promouvoir le transport ferroviaire
→ Croissance supérieure à la moyenne des autres modes
- Garantir un service de qualité optimale
→ Importance de la ponctualité
- Se conformer aux règles de l'Union européenne
- Stabilisation de la dette du Groupe SNCB
→ A partir de 2008

1



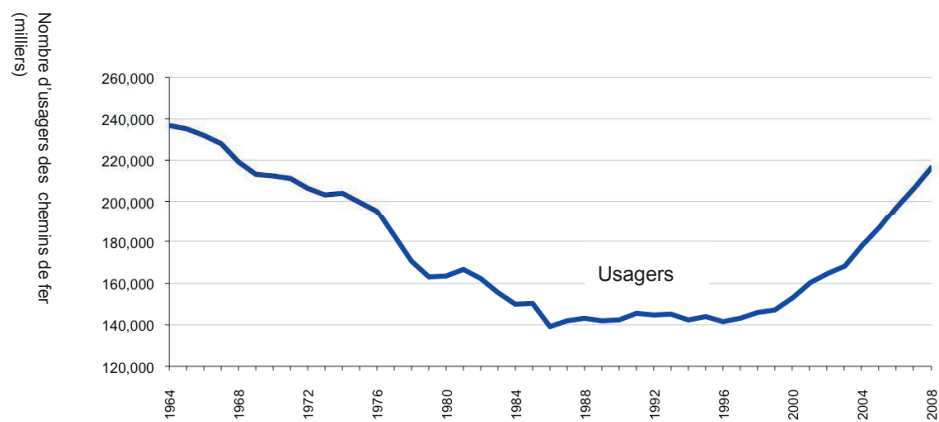
Evolutie van het aantal treinreizigers 1964 - 2008



2



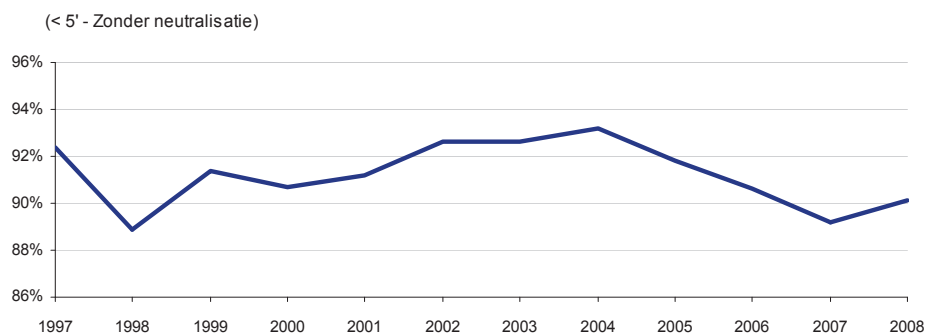
Evolution du nombre d'usagers des chemins de fer 1964 - 2008



2



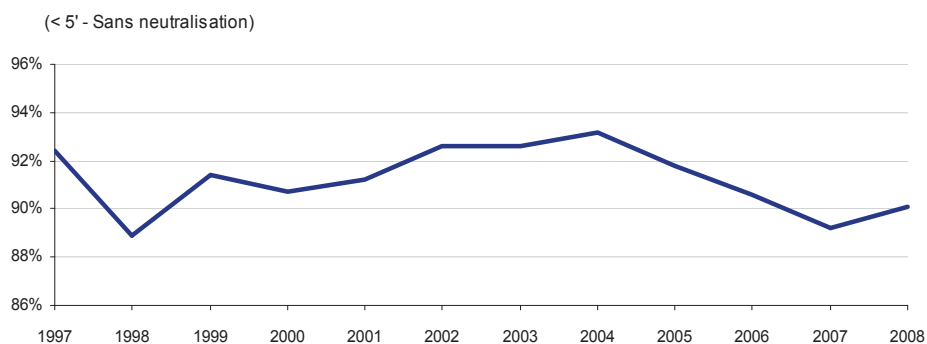
Regelmatigheid van de treinen



4



Régularité des trains



4



Europese regels Structuur - Financiering



- Boekhoudkundige scheiding (balans en PP-rekening) tussen het beheer van de infrastructuur en de vervoersactiviteiten.
+ verbod om openbare dotaties tussen deze twee activiteiten te transfereren (de gewijzigde Richtlijn 91/440, art. 6 – in voege sinds 15.03.03)
- Binnen de spoorwegbedrijven: scheiding van rekeningen voor het reizigers- en goederentransport
+ verbod om openbare dotaties voor reizigersactiviteiten te transfereren naar andere activiteiten (de gewijzigde Richtlijn 91/440, art. 9.4 – in voege sinds 15.03.03) – (Richtlijn 2006/111 “transparantie”)
- Verbod om de “essentiële functies” toe te vertrouwen aan bedrijven die instaan voor het spoorwegvervoer (Richtlijnen 2001/12 en 2001/14)
p.m. : “essentiële functies”:
 - toekennen van de licenties aan de spoorwegexploitanten
 - toekennen van rijpaden
 - tarifieren gebruik van de infrastructuur
 - controle naleving verplichtingen van openbare dienstverlening

5



Règles européennes Structure - Financement

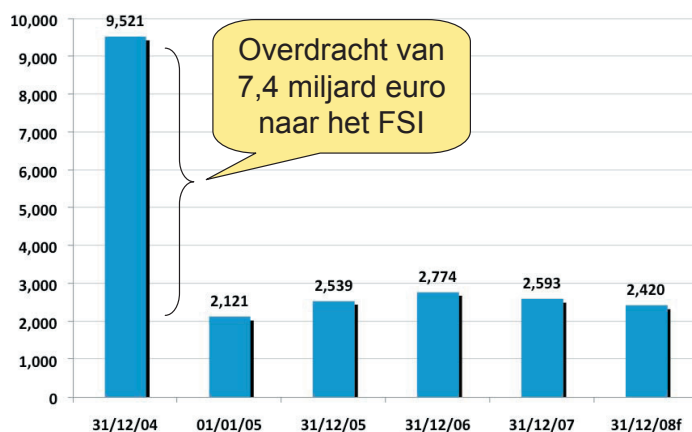


- Séparation comptable (bilan et comptes PP) entre la gestion de l'infrastructure et les activités de transport.
+ interdiction de transférer des dotations publiques entre ces deux activités (la Directive 91/440, art. 6, modifiée – en vigueur depuis le 15.03.03)
- Au sein des entreprises ferroviaires: séparation des comptes pour le transport des voyageurs et le transport des marchandises
+ interdiction de transférer des dotations publiques destinées aux activités voyageurs vers d'autres activités (la Directive 91/440, art. 9.4, modifiée – en vigueur depuis le 15.03.03) – (Directive 2006/111 “transparence”)
- Interdiction de confier les “fonctions essentielles” à des entreprises de transport ferroviaire (Directives 2001/12 et 2001/14)
p.m. : “fonctions essentielles”:
 - octroi des licences aux exploitants ferroviaires
 - octroi des sillons
 - tarification de l'utilisation de l'infrastructure
 - contrôle du respect des obligations de service public

5



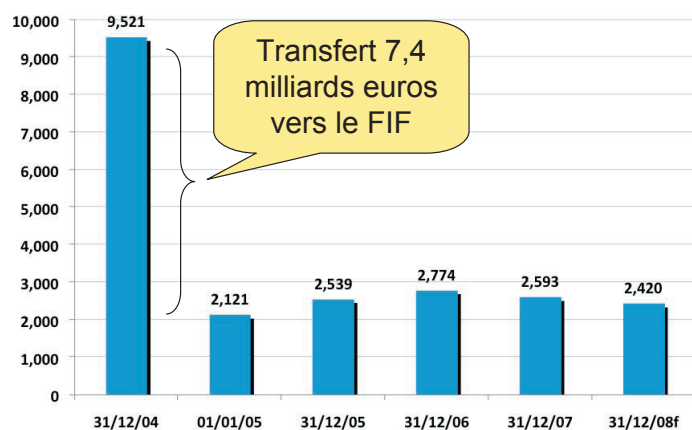
Stabilisatie van de schulden 31/12/2004 – 31/12/2008



6



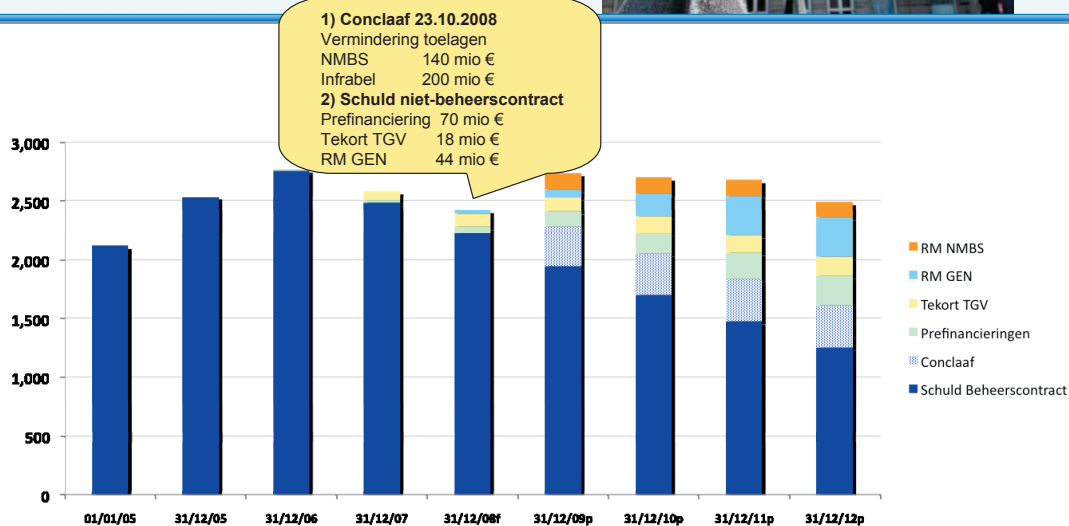
Stabilisation des dettes 31/12/2004 – 31/12/2008



6



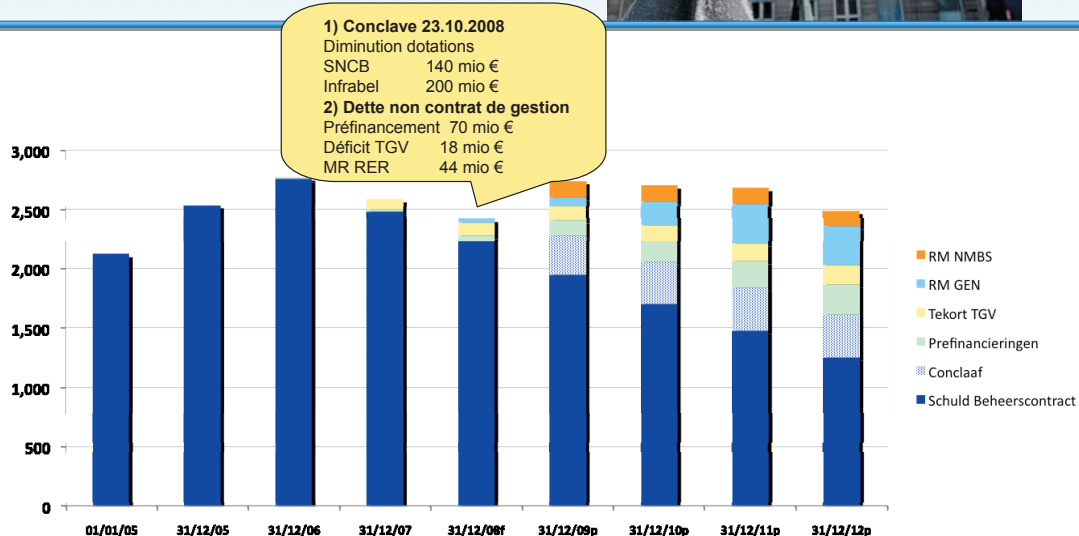
Stabilisatie van de schuld 31/12/2007 – 31/12/2012



7



Stabilisation de la dette 31/12/2007 – 31/12/2012



7



Naast de belangrijkste doelstellingen ... werd nog heel wat opgelost



ABX : Verplichting te verkopen (Europese Commissie)

- Beschikking van de Commissie over de staatssteun (december 2005)
- Dienovereenkomstige voltooiing van de overdracht van ABX (Worldwide en Belgium)

Spoorwegmaterieel : steun aan de NMBS

- De NMBS Holding heeft de financieringscontracten behouden
- Het materiaal werd als kapitaal in de NMBS ingebracht

Rechtsgeschillen : te dragen dossiers uit het verleden

- Historische geschillen op 1 januari 2005 : 886 miljoen euro

Boekhoudkundige normen : naar een normale bedrijfssituatie

- Veel “ad-hoc”-evaluatierregels
- Risico van aanzienlijke verliezen bij de overgang naar de IFRS-normen
- Van 2005 tot 2007 normalisatie voor nagenoeg 300 miljoen euro

8



Au delà des objectifs principaux ... beaucoup a été résolu



ABX : Obligation de vente (Commission européenne)

- Décision de la Commission sur l'aide d'Etat (décembre 2005)
- Finalisation conforme de la cession d'ABX (Worldwide et Belgium)

Matériel ferroviaire : support à la SNCB

- La SNCB Holding a conservé les contrats de financement
- Le matériel a été apporté en capital à la SNCB

Litiges juridiques : héritage à assumer

- Litiges historiques au 1er janvier 2005 : 886 mio euros

Normes comptables : Vers une situation normale d'entreprise

- Beaucoup de règles d'évaluation “ad-hoc”
- Risque de pertes importantes lors du passage aux IFRS
- De 2005 à 2007 normalisation pour près de 300 mio euros

8



**Bovenop de voornaamste
doelstellingen...
en ook om de toekomst op te
bouwen**



Overdracht van de pensioenverplichtingen

- Overgang naar een normaal stelsel mits betaling van de normale bijdragen
- Betaling van 293 mio euro aan de staat (treinpersoneel)

Prioritaire regionale projecten (722 mio euro)

- Haven van Zeebrugge, Haven van Brussel, As Brussel-Luxemburg, Parking LLN, Station Gosselies
- Prefinanciering door de NMBS-Holding en bijdragen van de Gewesten

Afwerking HST (262 mio euro)

- Schuldopbouw van de NMBS-Holding en staatsdotatie op 15 jaar

GEN-materieel (479 mio euro)

- Financiering van de 95 eerste motorstellen
- Lening Eurofima op 30 jaar en staatsdotatie

9



**Au delà des objectifs principaux
...
Et aussi pour construire l'avenir**



Transfert des obligations en matière de pensions

- Passage à un régime normal moyennant paiement des cotisations normales
- Paiement de 293 mio euros à l'Etat (personnel de train)

Projets régionaux prioritaires (722 mio euros)

- Port de Zeebrugge, Port de Bruxelles, Axe Bruxelles-Luxembourg, Parking LLN, Station Gosselies
- Préfinancement par la SNCB Holding et contributions des Régions

ACHÈVEMENT TGV (262 mio euros)

- Endettement de la SNCB Holding et dotation de l'Etat sur 15 ans

Matériel RER (479 mio euros)

- Financement des 95 premières motrices
- Emprunt Eurofima sur 30 ans et dotation de l'Etat

9



Potentiële risico's

Evolutie van de kosten en de ontvangsten



De forse toename van het verkeer en een gedegen kostencontrole hebben geleid tot een gunstige evolutie van 2005 tot 2007

- De ontvangsten stijgen meer dan de kosten

Vanaf 2008 is het fenomeen omgekeerd

- Risico's op ontvangsten (overheidsfinanciën, cargo)
- Risico's op kosten

[illegible]

Evolution des ventes et prestations et des coûts des v

10



Risques potentiels

Evolution des coûts et recettes



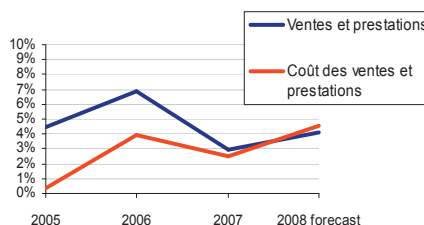
La forte croissance du trafic et le bon contrôle des coûts ont conduit à une évolution favorable de 2005 à 2007

- Recettes croissent + que coûts

A partir de 2008 le phénomène est inversé

- Risques sur recettes (finances publiques, cargo)
- Risques sur coûts

Evolution des ventes et prestations et des coûts des ventes et prestations



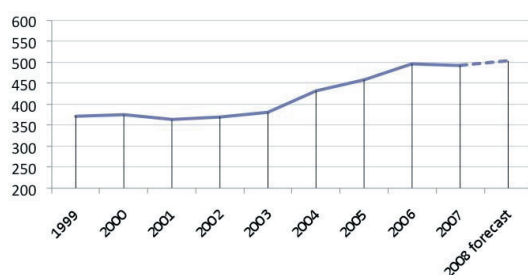
10



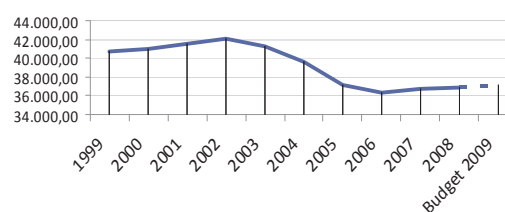
Potentiële risico's Evolutie van de kosten en inkomsten



Ratio productiviteit personeel



Evolutie VTE 2005-2009



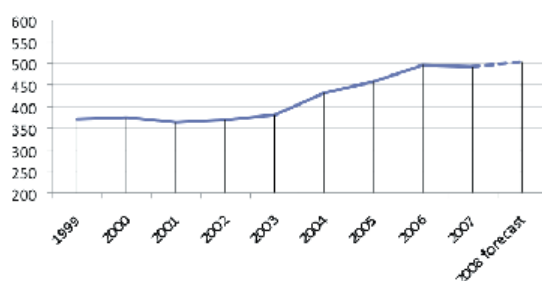
11



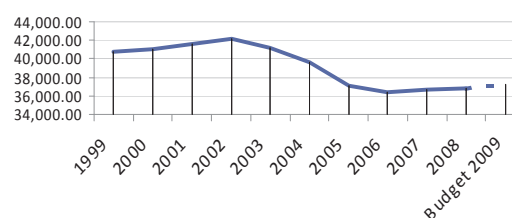
Risques potentiels Evolution des coûts et recettes



Ratio productivité personnel



Evolution ETP 2005-2009



11



Potentiële risico's Commerciële activiteiten NMBS Holding



- Betrouwbaar en in winst
- in groei
 - ✓ Concessies & reclame (+10%/jaar)
 - ✓ Vermogen en vastgoedontwikkelingen (stedelijke zones rond de stations)
- Ontoereikend op korte en middellange termijn om de last van de financiële schulden te dekken

12



Risques potentiels Activités commerciales SNCB Holding

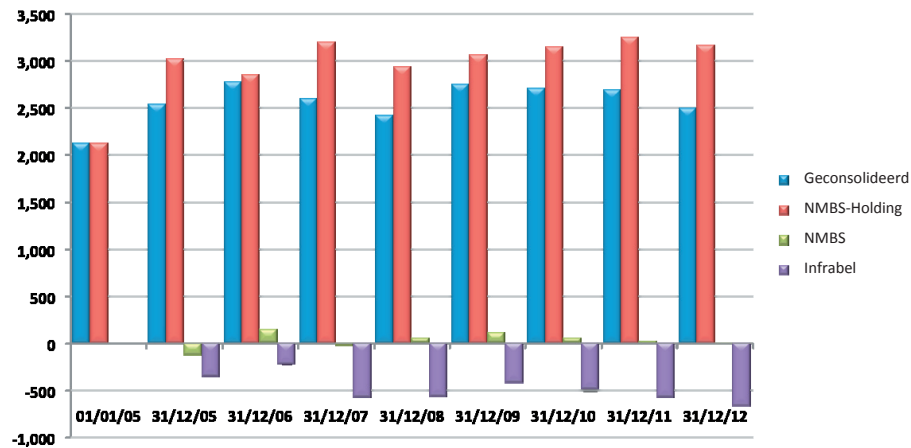


- solides et en bénéfice
- en croissance
 - ✓ Concessions & publicité (+10%/an)
 - ✓ Patrimoine et développements immobiliers (pôles urbains autour des gares)
- insuffisantes à court et moyen terme pour couvrir la charge des dettes financières

12



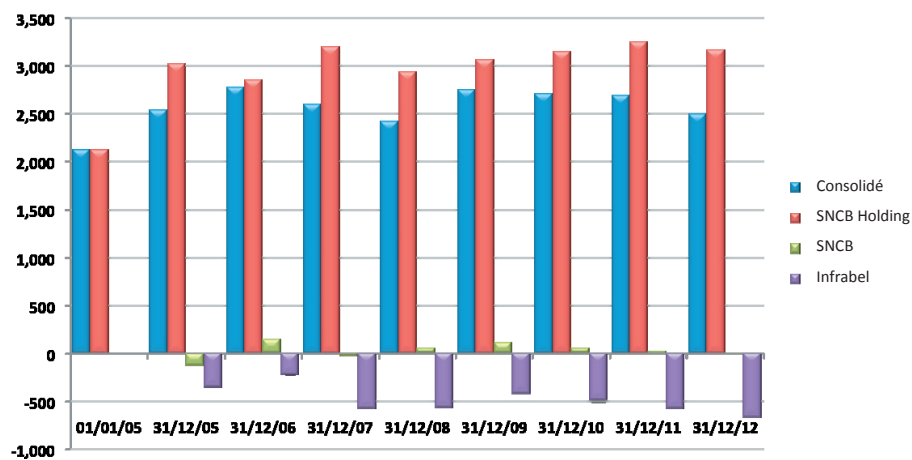
Mogelijke problemen Verdeling van de schuld en financiële lasten tussen de ondernemingen



13



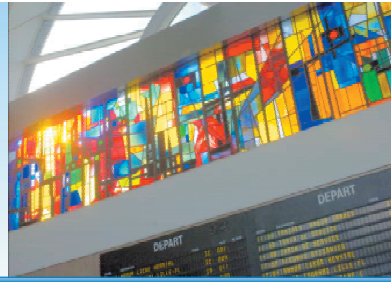
Problèmes potentiels Répartition de la dette et charges financières entre les entreprises



13



Potentiële risico's Financiële markten



De NMBS Holding beheert een gemiddelde schuld van 2.800 miljoen euro

➔ Jaarlijkse financiële lasten van 120 miljoen euro

✓ S&P rating : AA+ Stabiel (als Belgische Staat)

✓ Stijging van de rentevoeten met 1% % = 28 miljoen euro/jaar

De NMBS Holding beheert 57 contracten voor alternatieve financiering

✓ Gesloten tussen 1988 en 2003

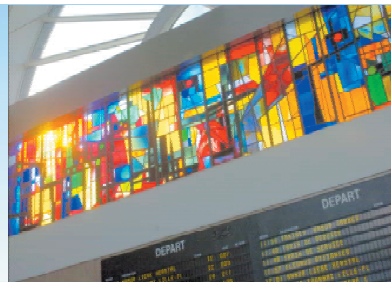
✓ Omhelzen complexe financiële producten die werden getroffen door de kredietcrisis

➔ Beheer dat erop gericht is de risico's onder controle te houden en de eventuele gevolgen te beperken

14



Risques potentiels Marchés financiers



La SNCB Holding gère une dette moyenne de 2.800 mio euros

➔ Charges financières annuelles de 120 mio euros

✓ Rating S&P : AA+ Stable (comme État belge)

✓ Hausse de 1% des taux = 28 mio euros/an

La SNCB Holding gère 57 contrats de financement alternatif

✓ Conclus entre 1988 et 2003

✓ Comportant des produits financiers complexes affectés par la crise du crédit

➔ Gestion visant à contrôler les risques et minimiser les conséquences éventuelles

14



Potentiële risico's Overheidshulp NMBS



Het beheerscontract 2005-2007 van de NMBS-Holding bepaalde dat:

“In het kader van het steunbeleid voor de filialen, en vooral om hen toe te laten hun opdrachten van openbaar dienstbetoon te vervullen, zal de NMBS-Holding kapitaalsverhogingen aangaan... (aanvullen)”

De NMBS-Holding is haar verplichtingen nagekomen:

- 510 miljoen euro gestort van 2005 tot 2007
- 30 miljoen euro voorzien in 2008 en voorbehouden na de opmerkingen van het Rekenhof

Het aangegane engagement, en de uitvoering ervan, is een volwaardig onderdeel van de hervorming van 2005.

15



Risques potentiels Aide publique SNCB



Le contrat de gestion 2005-2007 de la SNCB Holding disposait que:

“Dans le cadre de sa politique de soutien aux filiales, et en particulier pour leur permettre d'exécuter ses missions de service public, la SNCB Holding souscrira à des augmentations de capital de la SNCB ... (compléter)”

La SNCB Holding a respecté ses engagements:

- 510 millions euros versés de 2005 à 2007
- 30 millions euros prévus en 2008 et réservés après les observations de la Cour des comptes

L'engagement pris et son exécution font partie intégrante de la réforme de 2005.

15



Potentiële risico's Staatssteun NMBS



Twee opeenvolgende vragen geopperd door het Rekenhof

Bestemming van de kapitaalverhogingen binnen de NMBS

- 244,8 miljoen euro niet-terugvorderbaar aan de commerciële sector
- 265,2 miljoen euro aan de sector reizigers openbare dienst
- waarvan 181 miljoen euro geleend bij de commerciële sector (marktcoers)

Oorsprong van de fondsen voor de NMBS Holding

- geen staatsfinanciering voor die kapitaalverhogingen
- het Rekenhof wijst op de indirecte financiering

Derhalve moet dus een oplossing worden gevonden voor

- de financiering op lange termijn van de commerciële activiteiten van de NMBS
- de financiering op lange termijn van de (historische) schuld van de NMBS Holding

16



Risques potentiels Aides d'Etat SNCB



Deux questions successives soulevées par la Cour des Comptes

Affectation des augmentations de capital au sein de la SNCB

- 244,8 mio euros au secteur commercial à fonds perdu
- 265,2 mio euros au secteur voyageurs service public
- dont 181 mio euros prêtés au secteur commercial (taux du marché)

Origine des fonds pour la SNCB Holding

- pas de financement public destiné à ces augmentations de capital
- la Cour des comptes attire l'attention sur le financement indirect

Doivent donc trouver solution

- le financement à long terme des activités commerciales de la SNCB
- le financement à long terme de la dette (historique) de la SNCB Holding

16



III. B. Presentatie / Présentation

M. DESCHEEMAECKER

Kamer van Volksvertegenwoordigers

Commissie voor de Infrastructuur, het Verkeer en de Overheidsbedrijven

Hoorzitting op 21 januari 2009

*Presentatie door de heer M. DESCHEEMAECKER,
Gedelegeerd Bestuurder van de NMBS*

1



Chambre des Représentants

Commission de l'Infrastructure, des Communications et des Entreprises publiques

Audition du 21 janvier 2009

*Présentation par monsieur M. DESCHEEMAECKER,
Administrateur Délégué de la SNCB*

1



Algemeen

- Presentatie opgevat in twee delen op basis van de twee opgestelde rapporten door het Rekenhof :
 - De federale financiering van de opdrachten van openbare dienst (rapport van oktober 2008);
 - De naleving van het beheerscontract 2005-2007 (rapport van juli 2008).
- Op basis van de algemene conclusies van het Rekenhof wordt hierbij het antwoord van de NMBS verduidelijkt.

2



Généralités

- Présentation en deux parties sur la base des deux rapports établis par la Cour des Comptes :
 - Le financement fédéral des missions de service public (rapport d'octobre 2008) ;
 - Le respect du contrat de gestion 2005-2007 (rapport de juillet 2008).
- Sur la base des conclusions générales de la Cour des Comptes, le présent document précise la réponse de la SNCB.

2



I. De federale financiering van de opdrachten van openbare dienst

Ter herinnering

- De NMBS heeft in de periode 2005-2007 zowel investerings- als exploitatietoelagen gekregen van de FOD Mobiliteit en Vervoer.
- De NMBS Holding heeft daarnaast een kapitaalsverhoging van € 510,0 miljoen onderschreven bij de NMBS.

3



I. Le financement fédéral des missions de service public

Pour rappel

- Au cours de la période 2005-2007, la SNCB a reçu du SPF Mobilité et Transports tant des dotations d'investissement que des dotations d'exploitation.
- Parallèlement à cela, la SNCB Holding a souscrit une augmentation de capital de € 510,0 millions auprès de la SNCB.

3



- Gelet op de techniciteit m.b.t. de uitgevoerde kapitaalsverhogingen werd voor het NMBS-antwoord het advies ingewonnen van vier expertenbureaus :
 - Ernst & Young Bedrijfsrevisoren;
 - Allen & Overy LLP;
 - Stibbe BV;
 - Deloitte Bedrijfsrevisoren BV.
- Het NMBS-antwoord is terzake conform aan de thesis die ook wordt verdedigd door de Belgische Staat in zijn antwoord dd. 2 december 2008 aan de Europese Commissie. De Belgische Staat wordt hierin bijgestaan door het bureau Cleary Gottlieb LLP.

4



- Vu la technicité qu'impliquent les augmentations de capital réalisées, quatre bureaux d'experts ont été consultés pour la réponse de la SNCB :
 - Ernst & Young Réviseurs d'Entreprises ;
 - Allen & Overy LLP ;
 - Stibbe SCRL ;
 - Deloitte Réviseurs d'Entreprises SCRL.
- La réponse de la SNCB est conforme à la thèse défendue par l'Etat Belge dans sa réponse du 2 décembre 2008 à la Commission Européenne. L'Etat Belge est ici soutenu par le bureau Cleary Gottlieb LLP.

4



- Het onderzoek had betrekking op de volgende aspecten :
 - A. Aanwending van de investeringstoelagen;
 - B. Gevoerde boekhouding m.b.t. de exploitatietoelagen;
 - C. Uitgevoerde kapitaalsverhogingen;
 - D. Toewijzing van de kapitaalsverhogingen.

5



- L'étude portait sur les aspects suivants :
 - A. Utilisation des dotations d'investissement ;
 - B. Comptabilité tenue relative aux dotations d'exploitation ;
 - C. Augmentations de capital réalisées ;
 - D. Affectation des augmentations de capital.

5



Samengevatte zienswijze m.b.t. de federale financiering van de NMBS

1. De NMBS neemt nota van de conclusie van het Rekenhof dat de boekhouding m.b.t. de investeringsstoelagen juist en volledig is.
2. De NMBS neemt nota van de opmerking van het Rekenhof dat de transparantie van de boekhouding m.b.t. de exploitatietoelagen erbij zou winnen indien naast de resultatenrekeningen o.m. ook kasstroomoverzichten zouden worden opgesteld.

Hoewel de NMBS voorlopig niet verplicht is om kasstroomoverzichten op te stellen, heeft ze dit in 2008 toch gedaan met het oog op meer duidelijkheid m.b.t. de aangewende kapitaalsverhogingen. Zgn. “ex-post”-rekeningen voor de boekjaren 2005, 2006 en 2007 liggen thans voor bij het College van Commissarissen.

6



Synthèse de la vision concernant le financement fédéral de la SNCB

1. La SNCB prend note de la conclusion de la Cour des Comptes que la comptabilité relative aux dotations d'investissement est correcte et complète.
2. La SNCB prend note de la remarque de la Cour des Comptes que la transparence de la comptabilité relative aux dotations d'exploitation y gagnerait si, parallèlement aux comptes de résultats, des relevés des flux de trésorerie étaient également établis.

Bien que la SNCB ne soit pas tenue à ce jour d'établir des relevés des flux de trésorerie, elle l'a fait en 2008 en vue d'une plus grande clarté quant à l'utilisation des augmentations de capital. Ce qu'on appelle les comptes “ex-post” pour les exercices comptables 2005, 2006 et 2007 sont à présent aux mains du Collège des Commissaires.

6



3. Op grond van het ingewonnen advies en in overeenstemming met het standpunt van de Belgische Staat kan de NMBS niet akkoord gaan met de zienswijze die de kapitaalsverhogingen kwalificeert als bijkomende overheidsmiddelen.

Samen met de Belgische Staat is de NMBS van oordeel dat de aldus ingebrachte financiële middelen zijn voortgekomen uit de vroegere activiteit van de bedrijfstak 'spoorvervoer'.

7



3. Sur la base des avis obtenus et en accord avec le point de vue de l'Etat belge, la SNCB ne peut pas être d'accord avec la vision qui considère les augmentations de capital comme des fonds publics supplémentaires.

Tout comme l'Etat belge, la SNCB estime que les ressources financières ainsi apportées proviennent de l'ancienne activité de la branche 'transport ferroviaire'.

7



De NMBS-zienswijze steunt op de volgende vaststellingen :

- 3.1. Het KB van 18 oktober 2004 volgens welke de inbreng alle activa en passiva diende te omvatten die overeenstemden met de bedrijfstak spoorvervoer, werd niet gerespecteerd door de NMBS Holding.
- 3.2. De niet-ingebrachte activabestanddelen (liquide middelen en vorderingen < 1 jaar) zijn in de "oude NMBS" (d.w.z. de NMBS Holding) gebleven.
- 3.3. De uitgevoerde kapitaalsverhogingen zijn te beschouwen als een uitgestelde en gefaseerde inbreng van cashmiddelen die normaliter op 1 januari 2005 hadden dienen te worden ingebracht en die voortkomen uit de bedrijfstak spoorvervoer.

La vision de la SNCB s'appuie sur les constatations suivantes :

- 3.1. L'AR du 18 octobre 2004, selon lequel l'apport devait comporter tous les actifs et passifs se rapportant à la branche d'activités transport ferroviaire, n'a pas été respecté par la SNCB Holding.
- 3.2. Les parties des actifs non apportées (liquidités et créances < 1 an) sont demeurées dans "l'ancienne SNCB" (c'est-à-dire la SNCB Holding).
- 3.3. Les augmentations de capital réalisées doivent être considérées comme un apport différé et échelonné de liquidités qui auraient normalement dû être apportées au 1^{er} janvier 2005 et qui proviennent de la branche d'activité transport ferroviaire.

3.4. De uitgevoerde kapitaalsverhogingen zijn slechts een gedeeltelijke compensatie voor hetgeen was voorzien in het officieel businessplan, neergelegd bij de oprichting van de NMBS. Gelet op de reeds ingebrachte € 510 miljoen, blijft er toch nog € 614 miljoen verschil dat bij de NMBS Holding is gebleven.

Ter illustratie

Vergelijking tussen officieel businessplan en de realiteit op 1 januari 2005

Activa	Business Plan neergelegd bij de notaris	Realiteit	Passiva	Business Plan neergelegd bij de notaris	Realiteit
Vaste activa	2 725	2 796	Eigen vermogen	3 745	2 701
Vlottende activa	1 419	274	w.o. <i>Kapitaal</i>	1 895	700
w.o. <i>Vorderingen < 1 jaar</i>	739	85,8	Voorzieningen	260	260
<i>Geldbeleggingen</i>	500	0	Schulden	139	110,5
Totaal	4 144	3 071	Totaal	4 144	3 071

9



3.4. Les augmentations de capital réalisées ne constituent qu'une compensation partielle de ce qui était prévu dans le business plan officiel déposé lors de la création de la SNCB. Etant donné les € 510 millions déjà apportés, il reste toutefois encore une différence de € 614 millions qui sont demeurés à la SNCB Holding.

A titre d'exemple

Comparaison entre le business plan officiel et la réalité au 1^{er} janvier 2005

Actif	Business Plan déposé chez le notaire	Réalité	Passif	Business Plan déposé chez le notaire	Réalité
Actifs immobilisés	2 725	2 796	Capitaux propres	3 745	2 701
Actifs circulants	1 419	274	dont <i>Capital</i>	1 895	700
dont <i>Créances < 1 an</i>	739	85,8	Provisions	260	260
<i>Placements de trésorerie</i>	500	0	Dettes	139	110,5
Total	4 144	3 071	Total	4 144	3 071

9



3.5. De gedeeltelijke affectatie van de kapitaalsverhogingen aan het goederenvervoer is in overeenstemming met het beheerscontract en de wet van 21 maart 1991, alsmede met de expliciete beslissingen van de Raad van Bestuur van de “oude NMBS”.

3.6. De gesplitste affectatie (ex post) van de kapitaalsverhogingen over openbare dienstactiviteiten en commerciële activiteiten beantwoordt aan de boekhoudkundige verplichtingen vervat in het beheerscontract, de wet van 21 maart 1991 en de Europese regelgeving.

10



3.5. L'affectation partielle des augmentations de capital au transport de marchandises cadre avec le contrat de gestion et la loi du 21 mars 1991, ainsi qu'avec les décisions explicites du Conseil d'Administration de "l'ancienne SNCB".

3.6. L'affectation scindée (ex post) des augmentations de capital aux activités de service public et aux activités commerciales répond aux obligations comptables figurant dans le contrat de gestion, la loi du 21 mars 1991 et la réglementation européenne.

10



3.7. Vermits de ingebrachte kapitaalsmiddelen niet meer zijn dan activabestanddelen die voortkomen uit de vroegere spoor-activiteit, kunnen ze niet beschouwd worden als “overheidsmiddelen die over de jaren 2005, 2006 en 2007” werden ingebracht. Deze kapitaalsmiddelen zijn dan ook per definitie géén staatssteun.

Gelet op de marktrente waartegen ze ter beschikking zijn gesteld van de goederenactiviteiten, is er a fortiori geen sprake van enig voordeel.

Er zijn geen redenen voorhanden om vanuit de optiek “staatssteun” de reeds uitgevoerde kapitaalsverhogingen terug te vorderen.

11



3.7. Etant donné que les moyens en capital apportés ne sont que des parties de l'actif qui proviennent de l'ancienne activité ferroviaire, ils ne peuvent pas être considérés comme “fonds publics apportés pour les années 2005, 2006 et 2007”. Par définition, ces moyens en capital ne constituent donc pas une aide de l'Etat.

Vu les taux d'intérêt du marché financier auxquels ils ont été mis à disposition de l'activité marchandises, on ne peut a fortiori pas parler d'un quelconque avantage.

Il n'y a pas de raison d'invoquer l'optique “aide d'Etat” pour récupérer les augmentations de capital déjà effectuées.

11



3.8. Het NMBS-management gaat niet akkoord met de handelwijze van de NMBS Holding om de laatste schijf van € 30 miljoen tot nader order te onthouden.

Het is een handelwijze die de oprichtersaansprakelijkheid van de NMBS Holding verder in het gedrang brengt.

3.9. De problematiek die er mag bestaan rond de affectatie en de delging van de financiële (rest)schuld (schuld die hoofdzakelijk voortvloeit uit het ABX-debacle en die werd ondergebracht bij de NMBS Holding) vraagt om een oplossing maar moet niet op één hoop worden gegooid met de oprichtingsengagements die de NMBS Holding (als rechtsopvolger van de “oude NMBS”) heeft aangegaan m.b.t. de “nieuwe NMBS” en die door de NMBS Holding niet worden gerespecteerd.

12



3.8. Le management SNCB désapprouve les procédés mis en œuvre par la SNCB Holding pour bloquer jusqu'à nouvel ordre la dernière tranche de € 30 millions.

Ce genre de procédé continue à mettre en cause la responsabilité de fondateur de la SNCB Holding.

3.9. La problématique qui pouvait exister autour de l'affectation et de l'amortissement de la dette financière (résiduelle) (dette qui découle principalement de la débâcle d'ABX et qui a échoué à la SNCB Holding) appelle une solution, mais ne doit pas être mise dans le même sac que les engagements de fondateur qu'a contractés la SNCB Holding (en tant qu'ayant droit de "l'ancienne SNCB") vis-à-vis de la "nouvelle SNCB" et qu'elle n'a pas respectés.

12



II. De naleving van het beheerscontract 2005-2007

- Wat de NMBS betreft, had het onderzoek betrekking op vier aspecten :
 - A. De jaarlijkse rapportering over de opdrachten van openbare dienst;
 - B. De belangrijkste verplichtingen van de NMBS op het vlak van het minimale treinaanbod (art. 10, 15 en 33);
 - C. De ontwikkeling en de follow-up van kwaliteitsindicatoren (art. 51 en 52);
 - D. De follow-up van de stiptheid van de treinen (art. 33 en 47).

13



II. Le respect du contrat de gestion 2005-2007

- En ce qui concerne la SNCB, l'étude portait sur quatre aspects :
 - A. Le rapportage annuel sur les missions de service public ;
 - B. Les principales obligations de la SNCB sur le plan de l'offre minimale de transport (art. 10, 15 et 33) ;
 - C. Le développement et le suivi des indicateurs de qualité (art. 51 et 52) ;
 - D. Le suivi de la ponctualité des trains (art. 33 et 47).

13



Samengevatte zienswijze m.b.t. de naleving van het beheerscontract 2005-2007

1. De NMBS staat open voor een relevant rapport m.b.t. de uitvoering van de opdrachten van openbare dienst en voor een beperking van het groot aantal verslagen dat vandaag wordt gemaakt.
2. Het treinaanbod moet zo worden gedefinieerd dat het voldoende ambitieus is t.o.v. de overheidsmiddelen die eraan worden besteed ; de definitie i.v.m. het aanbod moet tegelijkertijd flexibel zijn om rekening te houden met de niet vermijdbare moeilijkheden op het terrein.

14



Synthèse de la vision concernant le respect du contrat de gestion 2005-2007

1. La SNCB est ouverte à un rapport pertinent relatif à l'exécution des missions de service public et à une limitation du nombre important de rapports établis à l'heure actuelle.
2. L'offre de transport doit être définie de sorte qu'elle soit suffisamment ambitieuse par rapport aux fonds publics qui lui sont consacrés ; la définition de l'offre doit en même temps être flexible pour tenir compte des difficultés inévitablement rencontrées sur le terrain.

14



3. De NMBS heeft in de periode 2005-2007 zijn werkzaamheden m.b.t. de kwaliteitsmetingen voortgezet en aldus het pad geëffend voor een objectieve kwaliteitsmeting waarvan sprake is in het beheerscontract 2008-2012.

Samen met de metingen is het noodzakelijk om te komen tot SLA's met o.m. Infrabel en de NMBS Holding om een correct werkend kwaliteitssysteem doorheen de organisatie mogelijk te maken.

4. Hoewel de NMBS niet alle factoren beheert die van invloed zijn op de stiptheid (zo is er ook een fundamentele rol voor Infrabel), blijft de stiptheid één van de hoekstenen van het kwaliteitsbeleid. Op basis van neutrale metingen onderschrijft de NMBS alsmaar scherpere doelstellingen inzake stiptheid. Het halen van deze doelstellingen vertaalt zich voortaan in de jaarlijkse aanpassing van de tarieven van traject- en schooltreinkaarten.

15



3. Au cours de la période 2005-2007, la SNCB a poursuivi ses activités de mesure de la qualité et a ainsi préparé le terrain pour une mesure objective de la qualité dont il est fait mention dans le contrat de gestion 2008-2012.

Parallèlement aux mesures, il est nécessaire d'aboutir à des SLA, entre autres avec Infrabel et la SNCB Holding, pour permettre un système de qualité fonctionnant correctement dans l'ensemble de l'organisation.

4. Bien que la SNCB ne gère pas tous les facteurs ayant un impact sur la ponctualité (le rôle joué par Infrabel est aussi fondamental), la ponctualité reste l'une des pierres angulaires de la politique de qualité.

Sur la base de mesures neutres, la SNCB souscrit continuellement à des objectifs plus pointus en matière de ponctualité. La réalisation de ces objectifs se traduit désormais dans l'adaptation annuelle des tarifs des cartes train trajet et cartes train scolaires.

15



III. C. Presentatie / Présentation

Luc LALLEMAND



LUC LALLEMAND
Gedelegeerd Bestuurder



LUC LALLEMAND
Administrateur délégué



1. INLEIDING

In deze 2 auditverslagen geeft het Rekenhof:

- **3 vaststellingen over de opvolging van de uitvoering van het beheerscontract van Infrabel;**
- **6 vaststellingen over de federale financiering van de taken inzake openbare dienstverlening van Infrabel;**

Luc LALLEMAND - Presentatie aan de Kamer van Volksvertegenwoordigers- 21/01/2009

2



1. INTRODUCTION

Au sein de ses 2 rapports d'audit, la Cour des Comptes présente :

- **3 constats** portant sur le **suivi de l'exécution du contrat de gestion** d'Infrabel.
- **6 constats** portant sur le **financement fédéral des missions de service public** d'Infrabel ;

Luc LALLEMAND - Présentation à la Chambre des représentants - 21/01/2009

2



2. UITVOERING VAN HET BEHEERSCONTRACT

→ In het auditverslag van juli 2008 over de “Naleving van de beheerscontracten van de NMBS, Infrabel en de NMBS-Holding”, doet het Rekenhof in verband met Infrabel drie vaststellingen :

→ Die hebben met name betrekking op:

1. de stiptheid van de treinen
2. de toegankelijkheid van de perrons
3. de kwaliteitsindicatoren

Luc LALLEMAND - Presentatie aan de Kamer van Volksvertegenwoordigers- 21/01/2009

3



2. EXECUTION DU CONTRAT DE GESTION

→ Dans son rapport d’audit de juillet 2008 portant sur l’exécution du contrat de gestion de la SNCB, d’Infrabel et de la SNCB-Holding, la Cour des Comptes présente trois constats relatifs à Infrabel :

→ Ceux-ci portent respectivement sur:

1. La ponctualité des trains
2. L’accessibilité des quais
3. Les indicateurs de qualité

Luc LALLEMAND - Présentation à la Chambre des représentants - 21/01/2009

3



2.1. STIPTHEID VAN DE TREINEN (I)

2.1.1. Vaststelling van het Rekenhof

De audit onderzoekt de stiptheid van de treinen voor het binnenlands reizigersverkeer

Het Rekenhof beklemtoont de inspanningen van Infrabel:

- *“Infrabel verspreidt meer klantgerichte informatie dan waartoe ze volgens het Beheerscontract 2005-07 verplicht is” (blz 36)*
- *“Infrabel doet een belangrijke inspanning om te communiceren via haar internetsite, zonder te wachten op nieuwe contractuele bepalingen” (blz 41)*

Luc LALLEMAND - Presentatie aan de Kamer van Volksvertegenwoordigers- 21/01/2009

4



2.1. LA PONCTUALITÉ DES TRAINS (I)

2.1.1. Constat de la Cour des comptes

L'audit analyse la ponctualité des trains pour le transport intérieur de voyageurs

La Cour des comptes souligne les efforts consentis par Infrabel:

- *“une information davantage orientée clients est diffusée par Infrabel au-delà des obligations qu'imposait le contrat de gestion 2005-2007” (p. 37)*
- *“sans attendre de nouvelles dispositions contractuelles, Infrabel réalise un effort important de communication au départ de son site internet” (p. 42)*

Luc LALLEMAND - Présentation à la Chambre des représentants - 21/01/2009

4



2.1. STIPTHEID VAN DE TREINEN (II)

2.1.2. Analyse en voorstel van Infrabel

Infrabel meet de stiptheid van de reiziger in plaats van de stiptheid van de trein

- Nieuwe maatregelen in samenwerking met RCG, ACTP, BTTB, de ombudsmannen en Test-Aankoop (art.25 BC 2008-12)

Op voorstel van Infrabel is er voor de toelage een bonus-malusregeling afgesproken ingeval de vertragingen aan Infrabel te wijten zijn (art. 74 BC 2008-12)



2.1. PONCTUALITE DES TRAINS (II)

2.1.2. Analyse et proposition d'Infrabel

Infrabel mesure la ponctualité du voyageur au lieu de la ponctualité du train

- Nouvelles mesures développées en dialogue avec le CCU, l'ACTP, le BTTB, les médiateurs et Test-Achats (art.25 CG 2008-12)

Sur proposition d'Infrabel, un bonus/malus pour la dotation est convenu pour les retards imputables à Infrabel (art. 74 CG 2008-12)





2.2 TOEGANKELIJKHEID VAN DE PERRONS (I)

2.2.1. Vaststelling van het Rekenhof

- doelstellingen werden niet duidelijk gedefinieerd
- eenzijdige focus op motorische handicap
- geen specifieke rapportering



Luc LALLEMAND - Presentatie aan de Kamer van Volksvertegenwoordigers - 21/01/2009

6

2.2 ACCESSIBILITÉ DES QUAIS (I)

2.2.1. Constat de la Cour des comptes

- les objectifs n'ont pas été clairement définis
- focalisation unilatérale sur les handicaps moteurs
- absence de rapportage spécifique

Luc LALLEMAND - Présentation à la Chambre des représentants - 21/01/2009

6



2.2 TOEGANKELIJKHEID VAN DE PERRONS (II)

2.2.2. Analyse en voorstel van Infrabel

Infrabel erkent dat, wat haar betreft, een bijkomende inspanning wenselijk is.

In het nieuwe beheerscontract zijn verrekender en beter gedefinieerde doelstellingen vastgesteld:

- actualisering van de "Revalor"-normen (incl. Europese TSI)
- overleg met de NHRPH en toegankelijkheidsbureau
- 50 volledig toegankelijke stations in 2018 en 100 in 2028
- verhoging van de perrons: 115 stations en haltes in 2008 ---> 275 in 2018

Luc LALLEMAND - Presentatie aan de Kamer van Volksvertegenwoordigers- 21/01/2009

7



2.2 ACCESSIBILITE DES QUAIS (II)

2.2.2. Analyse et proposition d'Infrabel

Infrabel reconnaît que, pour les aspects qui la concernent, un effort supplémentaire est souhaitable

Le nouveau contrat de gestion fixe des objectifs plus ambitieux et mieux définis:

- actualisation des normes "Revalor" (incl TSI européen)
- concertation avec CNSPH et bureau d'accessibilité
- 50 gares totalement accessibles en 2018 et 100 gares en 2028
- rehaussement de quais : 115 gares et points d'arrêt en 2008 ---> 275 en 2018

Luc LALLEMAND - Présentation à la Chambre des représentants - 21/01/2009

7

2.3. KWALITEITSINDICATOREN (I)

2.3.1 Vaststelling van het Rekenhof

De audit heeft vooral betrekking op de NMBS.

Er zou een “kwaliteitshandboek” moeten worden ontwikkeld (met objectieve indicatoren van de prestaties)

2.3. INDICATEURS DE QUALITÉ (I)

2.3.1 Constat de la Cour des comptes

L'audit porte surtout sur la SNCB

Un manuel de qualité (comprenant des indicateurs objectifs des prestations) devrait être établi



2.3. KWALITEITSINDICATOREN (II)

2.3.2. Analyse en voorstel van Infrabel

Infrabel legt een aanzienlijke inspanning aan de dag opdat dit nieuwe instrument perfect in overeenstemming zou zijn met de interne kwaliteitssystemen van de onderneming

Infrabel legt er zich op toe een kwaliteitshandboek te ontwikkelen waarbij enerzijds de prerogatieven worden geëerbiedigd van de Staat – die haar activiteit grotendeels financiert - en anderzijds de eigen verantwoordelijkheid van het management in de context van een autonoom overheidsbedrijf



2.3. INDICATEURS DE QUALITE (II)

2.3.2. Analyse et proposition d'Infrabel

Infrabel déploie un effort important pour que ce nouvel instrument soit en concordance parfaite avec les systèmes de qualité internes à l'entreprise

Infrabel s'efforce de développer un manuel de qualité en respectant, d'une part, les prérogatives de l'Etat - qui finance en grande partie son activité - , et, d'autre part, la responsabilité propre du management dans le contexte d'une entreprise publique autonome





3. FEDERALE FINANCIERING VAN DE OPDRACHTEN VAN OPENBARE DIENST

→ Het Rekenhof doet in haar auditverslag van 15 oktober 2008 over de federale financiering van de opdrachten van openbare dienst van de NMBS, Infrabel en de NMBS-Holding, met betrekking tot Infrabel zes vaststellingen.

→ Die hebben respectievelijk betrekking op:

1. Bestemming van het jaarlijks resultaat
2. De boekhoudkundige verwerking van de investeringen
3. Naleving van de procedures inzake voorafgaand visum van DGVL
4. Opvolging van de gecumuleerde stortingen door de Staat en van de gecumuleerde gerealiseerde investeringen
5. Aanwending van de financieringsmiddelen voor het HST-project
6. Financiële stromen in verband met opdrachten van openbare dienst

Luc LALLEMAND - Presentatie aan de Kamer van Volksvertegenwoordigers - 21/01/2009

10



3. FINANCEMENT FÉDÉRAL DES MISSIONS DE SERVICE PUBLIC

→ Dans son rapport d'audit du 15 octobre 2008 concernant le financement fédéral des missions de service public de la SNCB, d'Infrabel et de la SNCB-Holding, la Cour des comptes dresse six constats relatifs à Infrabel

→ Ces constats concernent respectivement:

1. L'affectation du résultat annuel
2. Le traitement comptable des investissements
3. Le respect des procédures en matière de visa préalable de la DGTT
4. Le suivi des versements cumulés effectués par l'État et des investissements réalisés cumulés
5. L'affectation des moyens financiers au projet TGV
6. Les flux financiers liés aux missions de service public

Luc LALLEMAND - Présentation à la Chambre des représentants - 21/01/2009

10



3.1 BESTEMMING VAN HET JAARLIJKS RESULTAAT (I)

3.1.1. Vaststelling van het Rekenhof

“Infrabel heeft geen expliciete beslissing genomen over de precieze bestemming zoals voorgeschreven door artikel 59 van het beheerscontract. De algemene vergadering heeft in elk boekjaar over de winstbestemming beslist op basis van artikel 52 van de statuten en artikel 616 van het Wetboek van Vennootschappen, namelijk de toewijzing van een deel aan de wettelijke reserve en van het saldo aan de overgedragen winst.”

Hoofdstuk 6 – Financiële stromen in verband met de opdrachten van openbare dienst: Infrabel, blz. 59

Luc LALLEMAND - Presentatie aan de Kamer van Volksvertegenwoordigers- 21/01/2009

11



3.1 AFFECTATION DU RESULTAT ANNUEL (I)

3.1.1. Constat de la Cour des Comptes

« Infrabel n'a pas pris de décision explicite quant à l'affectation précise, prescrite par l'article 59 du contrat de gestion. Lors de chaque exercice, l'assemblée générale a décidé de l'affectation du bénéfice conformément à l'article 52 des statuts et à l'article 616 du code des sociétés, soit une partie à la réserve légale et le solde au bénéfice reporté »

Chapitre 6 – Flux financiers liés aux missions de service public : Infrabel, p.58

Luc LALLEMAND - Présentation à la Chambre des représentants - 21/01/2009

11



3.1. BESTEMMING VAN HET JAARLIJKS RESULTAAT (II)

3.1.2. Analyse van Infrabel

Het beheerscontract 2008 – 2012 dat Infrabel met de Staat heeft afgesloten voorziet geen enkele specifieke bepaling met betrekking tot de bestemming van het jaarlijks resultaat. De uiteindelijke bestemming van het resultaat wordt bepaald door de Algemene vergadering, waarin de Staat de meerderheid van de stemmen bezit.

- Dit beantwoordt aan de wettelijke bepalingen en steunt op:
 - De richtlijn nr. 91/440/EEG van de Raad (artikel 4, punt 2, en artikel 7, punt 3)
 - De mededeling van de Commissie aan de Raad en aan het Europees Parlement over de “meerjarencontracten met betrekking tot de kwaliteit van de spoorinfrastructuur”, die een soepeler gebruik van de middelen mogelijk maakt en beter beantwoordt aan de economische behoeften
- In overeenstemming met:
 - Artikel 52 van de statuten en artikel 116 van het Wetboek van Vennootschappen
- Kadert in de uitvoering van ons strategisch plan 2008-2012

Luc LALLEMAND - Presentatie aan de Kamer van Volksvertegenwoordigers- 21/01/2009

12



3.1. AFFECTATION DU RÉSULTAT ANNUEL (II)

3.1.2. Analyse d’Infrabel

Le contrat de gestion 2008 – 2012 qu’Infrabel a conclu avec l’État ne prévoit aucune mesure spécifique en ce qui concerne l’affectation du résultat annuel. L’affectation finale du résultat est déterminée par l’Assemblée générale, dans laquelle l’État détient la majorité des voix.

- Cela répond aux dispositions légales et se fonde sur:
 - La directive n° 91/440/CEE du Conseil (article 4, point 2, et article 7, point 3)
 - La communication de la Commission au Conseil et au Parlement européen sur les « contrats pluriannuels concernant la qualité de l’infrastructure ferroviaire », qui permet une utilisation plus souple des moyens et répond mieux aux besoins économiques
- En conformité avec :
 - L’article 52 des statuts et l’article 116 du Code des sociétés
- S’inscrit dans la mise en œuvre de notre plan stratégique 2008-2012

Luc LALLEMAND - Présentation à la Chambre des représentants - 21/01/2009

12



3.1. BESTEMMING VAN HET JAARLIJKS RESULTAAT (III)

3.1.3. Voorstel van actie

Infrabel stelt voor vanaf 2008 een “reserve” te creëren die beschikbaar zou blijven ter stabilisering van de investeringscyclus.

De bedoeling met deze “reserve” zou zijn te voorzien in:

- integrale uitvoering van een verreikend investeringsprogramma ingeval de Staatstoelagen inzake investeringen lager zijn dan de reële behoeften;
- stabiele langetermijnfinanciering van de modernisering van het productieapparaat;
- stabiliteit van de werklast voor het Infrabelpersoneel.

Luc LALLEMAND - Presentatie aan de Kamer van Volksvertegenwoordigers - 21/01/2009

13



3.1. AFFECTATION DU RESULTAT ANNUEL (III)

3.1.3. Proposition d'action

Infrabel propose de créer, à partir de 2008, une « réserve » disponible pour la stabilisation du cycle d'investissement

L'objectif de cette « réserve » serait d'assurer :

- une exécution intégrale d'un ambitieux programme d'investissement au cas où les dotations de l'Etat en matière d'investissements seraient inférieures aux besoins réels ;
- un financement stable à long terme de la modernisation de l'appareil de production ;
- la stabilité de la charge de travail pour le personnel d'Infrabel.

Luc LALLEMAND - Présentation à la Chambre des représentants - 21/01/2009

13



3.2. BOEKHOUDKUNDIGE VERWERKING VAN DE INVESTERINGEN (I)

3.2.1. Vaststelling van het Rekenhof

“Het boekhoudstelsel, samen met de uitvoeringsprocedures, is een systeem dat uniform is voor de drie vennootschappen (...). Het laat toe de conformiteit van de geregistreerde investeringskosten in termen van juistheid, volledigheid en bestemming te garanderen. De jaarlijkse controlebevindingen over de boeking van de investeringskosten bevestigen dat de boekhoudkundige procedures en boekhoudnormen worden nageleefd en hebben geen relevante onregelmatigheden aan het licht gebracht. »

Hoofdstuk 1 – Boekhoudkundige verwerking van de investeringen, blz.20

Luc LALLEMAND - Presentatie aan de Kamer van Volksvertegenwoordigers- 21/01/2009

14



3.2. TRAITEMENT COMPTABLE DES INVESTISSEMENTS (I)

3.2.1. Constat de la Cour des comptes

« Le système comptable constitue, avec les procédures d'exécution, un système uniforme pour les trois sociétés (...). Il permet de garantir la conformité des coûts d'investissement enregistrés, en termes d'exactitude, d'exhaustivité et de destination. Les résultats des contrôles annuels concernant l'enregistrement des coûts d'investissement confirment le respect des procédures et des normes comptables et n'ont pas mis en évidence des irrégularités significatives ; »

Chapitre 1 – Traitement comptable des investissements, p.20

Luc LALLEMAND - Présentation à la Chambre des représentants - 21/01/2009

14



3.2. BOEKHOUDKUNDIGE VERWERKING VAN DE INVESTERINGEN (II)

3.2.2. Analyse en voorstel van Infrabel

Het Rekenhof stelt vast dat Infrabel beschikt over een krachtig reporting-instrument. Het belang van reporting is primordiaal in het kader van de transparantie en het goed bestuur van een overheidsbedrijf.

In het kader van de installatie van het ERP-systeem zal Infrabel zijn reporting-instrumenten nog perfectioneren; daarbij zal het toezien op de volledigheid, de juistheid en de bestemming van de investeringskosten.

Luc LALLEMAND - Presentatie aan de Kamer van Volksvertegenwoordigers- 21/01/2009 15



3.2. TRAITEMENT COMPTABLE DES INVESTISSEMENTS (II)

3.2.2. Analyse et proposition d'Infrabel

La Cour des Comptes constate qu'Infrabel dispose d'un outil de reporting performant. L'importance du reporting est primordiale dans le cadre de la transparence et la bonne gestion d'une entreprise publique.

Dans le cadre de la mise en place de son système ERP, Infrabel perfectionnera encore ses outils de reporting tout en veillant à l'exhaustivité, l'exactitude et la destination des coûts d'investissements.

Luc LALLEMAND - Présentation à la Chambre des représentants - 21/01/2009 15

3.3. NALEVING VAN DE PROCEDURES INZAKE VOORAFGAAND VISUM VAN DGVL(I)

3.3.1. Vaststelling van het Rekenhof

- *“Het Rekenhof wijst erop dat het ontbreken van een “groen licht” het potentiële risico inhoudt dat de betrokken investeringen moeten worden geherkwalificeerd als niet gesubsidieerde investeringen indien finaal het “groen licht” niet zou worden verkregen. Het is dan ook aangewezen dat de vennootschappen de administratieve procedures samen met het DGVL afhandelen en het ontbreken van het “groen licht” niet laten voortbestaan zodra is overgeschakeld op het controlesysteem gebaseerd op projectdossiers of collectieve dossiers.”*

Hoofdstuk 1– Boekhoudkundige verwerking van de investeringen, blz. 20

3.3. RESPECT DES PROCEDURES EN MATIERE DE VISA PREALABLE DE LA DGTT (I)

3.3.1. Constat de la Cour des comptes

- *« La Cour des comptes souligne que l’absence d’un feu vert implique le risque potentiel de devoir requalifier les investissements concernés comme investissements non subsidiés si le feu vert n’est finalement pas obtenu. Il serait donc judicieux que les sociétés mènent à leur terme les procédures administratives en la matière avec la DGTT et ne laissent pas persister l’absence de feux verts au moment où le système de contrôle basé sur les dossiers de projets ou les dossiers collectifs entrera en vigueur. »*

Chapitre 1 – Traitement comptable des investissements, p.20



3.3. NALEIVING VAN DE PROCEDURES INZAKE VOORAFGAAND VISUM VAN DGVL (II)

3.3.2. Analyse en voorstel van Infrabel

Infrabel is zich bewust van het aanzienlijke risico waar het Rekenhof op wijst, als investeringen worden gerealiseerd zonder dat vooraf “groen licht” is verkregen.

Met een jaarlijks federaal budget van 600 à 700 mio euro (inclusief de uitgaven met betrekking tot het GEN-Fonds) moet Infrabel elke maand “groen licht” vaststellen en indienen voor ongeveer 60 mio euro.

Infrabel heeft er zich via haar beheerscontract toe verbonden dat risico maximaal te voorkomen en haar achterstand terzake weg te werken vóór 31 december 2008.

Die verbintenis is volledig nagekomen. De achterstand aan “groen licht” werd eind 2008 volledig opgeslorpt.

Luc LALLEMAND - Presentatie aan de Kamer van Volksvertegenwoordigers- 21/01/2009

17



3.3. RESPECT DES PROCEDURES EN MATIERE DE VISA PREALABLE DE LA DGTT (II)

3.3.2. Analyse et proposition d’Infrabel

Infrabel est consciente du risque important formulé par la Cour des Comptes en cas de réalisation d’investissements sans obtention préalable de « feu vert ».

Avec un budget fédéral annuel de 600 à 700 Mio € (dépenses liées au Fonds RER comprises), Infrabel doit établir et introduire chaque mois des « feux verts » pour environ 60 Mio €.

Infrabel s’est engagée, par le biais de son contrat de gestion, à éviter ce risque au maximum et à supprimer son arriéré en la matière pour le 31 décembre 2008.

Cet engagement a été entièrement respecté. L’ensemble de l’arriéré de feu vert a été résorbé fin 2008.

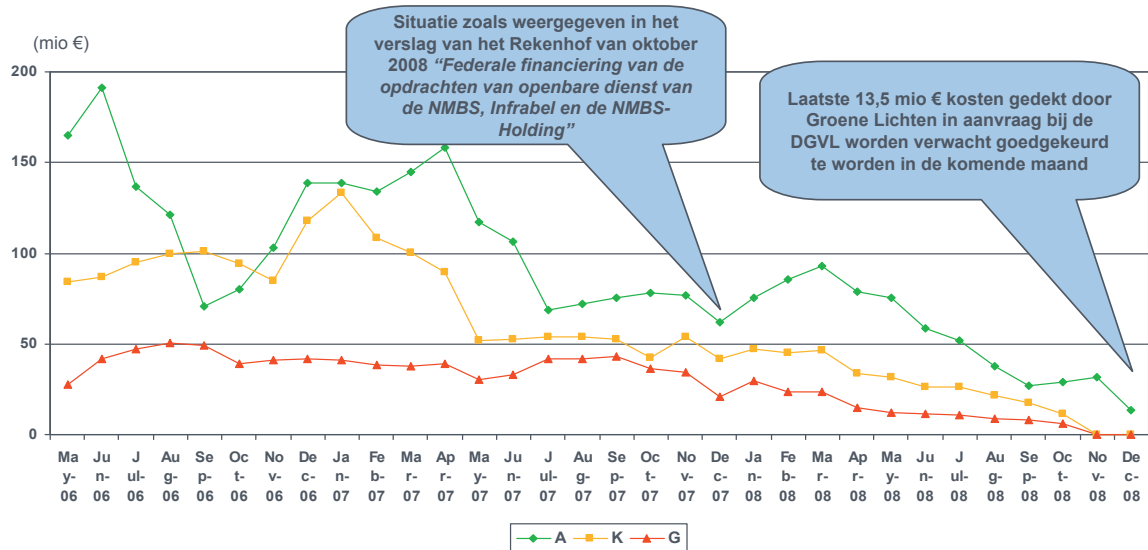
Luc LALLEMAND - Présentation à la Chambre des représentants - 21/01/2009

17

Infrabel

3. FEDERALE FINANCIERING VAN DE OPRACHTEN VAN OPENBARE DIENST

3.3. NALEIVING VAN DE PROCEDURES ... (III)



A	Aangevraagd → kosten gedekt door een Groen Licht in aanvraag	K	Tekort → Kosten op een krediet die een goedgekeurd Groen Licht overschrijden	G	Geen → Kosten gemaakt op een krediet zonder Groen Licht
----------	--	----------	--	----------	---

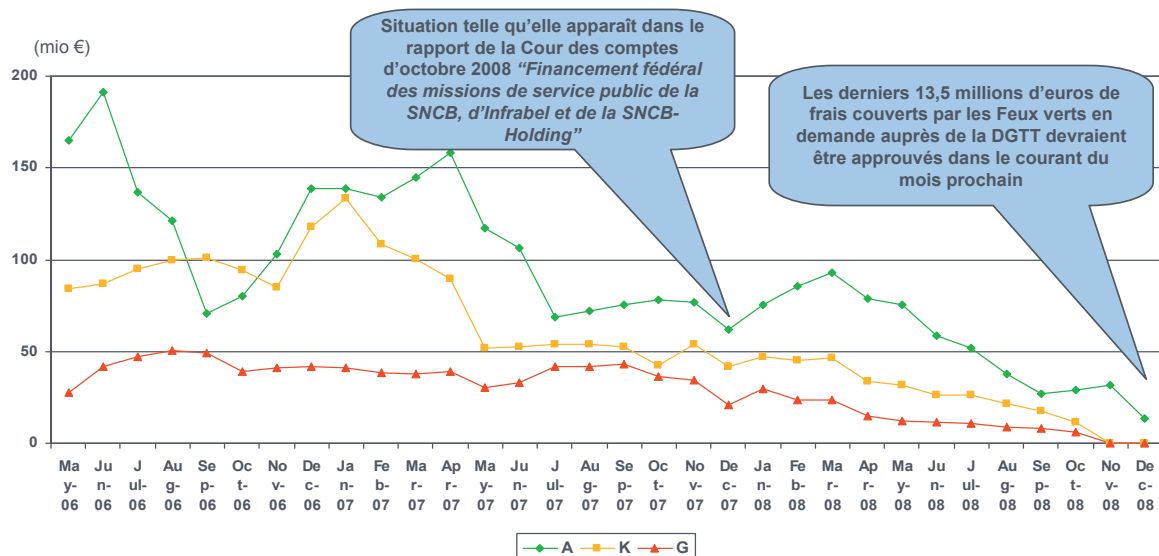
Luc LALLEMAND - Presentatie aan de Kamer van Volksvertegenwoordigers - 21/01/2009

18

Infrabel

3. FINANCEMENT FEDERAL DES MISSIONS DE SERVICE PUBLIC

3.3. RESPECT DES PROCÉDURES ... (III)



A	Demandés → frais couverts par un Feu vert en demande	K	Déficit → Frais sur un crédit excédant un Feu vert approuvé	G	Aucun → frais effectués sur un crédit sans Feu vert
----------	--	----------	---	----------	---

Luc LALLEMAND - Présentation à la Chambre des représentants - 21/01/2009

18



3.4. OPVOLGING VAN DE GECUMULEERDE STORTINGEN DOOR DE STAAT EN VAN DE GECUMULEERDE GEREALISEERDE INVESTERINGEN (I)

3.4.1. Vaststelling van het Rekenhof

“In het licht van die vaststellingen moet de vraag worden gesteld naar de betrouwbaarheid van de ramingen, vooral bij Infrabel.”

Hoofdstuk 1 – Boekhoudkundige verwerking van de investeringen, blz. 19.

“De vennootschappen moeten erover waken dat de ramingen van de investeringtoelagen die ze niet denken te gebruiken tegen het einde van het boekjaar met bijzondere nauwkeurigheid gebeuren, gelet op de impact op de staatsbegroting.”

Hoofdstuk 8 – Algemene conclusies en aanbevelingen, blz. 87.



Luc LALLEMAND - Presentatie aan de Kamer van Volksvertegenwoordigers- 21/01/2009

19



3.4. SUIVI DES VERSEMENTS CUMULES PAR L'ETAT ET DES INVESTISSEMENTS REALISES CUMULES (I)

3.4.1. Constat de la Cour des Comptes

« A la lumière de ces constatations, la question de la fiabilité des estimations, surtout dans le chef d’Infrabel, doit être posée. »

Chapitre 1 – Traitement comptable des investissements, p.19

« Eu égard à l’incidence sur le budget de l’Etat, les sociétés devraient veiller à évaluer avec un soin particulier les estimations des dotations d’investissements qu’elles estiment ne plus pouvoir utiliser avant la fin de l’année. »

Chapitre 8 – Conclusions générales et recommandations, p.88



Luc LALLEMAND - Présentation à la Chambre des représentants - 21/01/2009

19



3.4. OPVOLGING VAN DE GECUMULEERDE STORTINGEN DOOR DE STAAT EN VAN DE GECUMULEERDE GEREALISEERDE INVESTERINGEN (II)

3.4.2 Analyse en voorstel van Infrabel

Infrabel erkent de foute interpretaties bij de berekening van de saldo's voor de boekjaren 2006 en 2007. Ze zal er alles aan doen om deze achterstand de volgende jaren weg te werken.

Infrabel verbindt er zich toe om de berekeningen te verbeteren, door lessen te trekken uit ervaringen uit het verleden en door vanaf 2010 een nieuw ERP systeem in te voeren

Uit de resultaten van november 2008 blijkt dat de berekening van de niet gebruikte dotatie voor 2008 correct lijkt.

Luc LALLEMAND - Presentatie aan de Kamer van Volksvertegenwoordigers - 21/01/2009

20



3.4. SUIVI DES VERSEMENTS CUMULES PAR L'ETAT ET DES INVESTISSEMENTS REALISES CUMULES (II)

3.4.2 Analyse et proposition d'Infrabel

Infrabel reconnaît les erreurs d'appréciation dans le calcul des soldes pour les exercices comptables 2006 et 2007. L'entreprise mettra tout en œuvre pour résorber ce retard au cours des prochaines années.

Infrabel s'engage à améliorer les calculs, en tirant les leçons du passé et, à compter de 2010, en instaurant un nouveau système ERP

Il ressort des résultats de novembre 2008 que le calcul de la dotation non utilisée pour 2008 semble correct.

Luc LALLEMAND - Présentation à la Chambre des représentants - 21/01/2009

20

3.5. AANWENDING VAN DE FINANCIERINGSMIDDELEN VOOR HET HST-PROJECT (I)

3.5.1. Vaststelling van het Rekenhof

“Het beheerscontract 2005-2007 van Infrabel bepaalt dat de middelen afkomstig van de ex-nv HST-Fin, de bijdrage van Nederland en de kapitaalsverhoging onderschreven door de NMBS-Holding voor de finalisering van het HST-project, exclusief daarvoor moeten worden aangewend. Om dat te garanderen en er dus voor te zorgen dat voldoende middelen beschikbaar zijn voor de realisatie op termijn van de betreffende HST-infrastructuur, zouden bij elke maandelijkse afsluiting intresten moeten worden berekend op het uitstaande saldo en worden toegevoegd aan de nog niet aangewende kapitaalsubsidies. Infrabel heeft die verrekening, sinds de storting door de NMBS-Holding van de betrokken bedragen, niet doorgevoerd.”

Hoofdstuk 8 – Algemene conclusies en aanbevelingen, blz. 82.

3.5. AFFECTATION DES MOYENS FINANCIERS AU PROJET TGV (I)

3.5.1. Constat de la Cour des Comptes

« Le contrat de gestion 2005-2007 d'Infrabel dispose que les moyens provenant de l'ancienne SA TGV-fin, l'intervention des Pays-Bas et l'augmentation de capitale souscrite par la SNCB en vue de la finalisation du projet TGV doivent être exclusivement affectés à cette fin. Afin de garantir cette utilisation et donc de veiller à mettre à disposition suffisamment de moyens pour la réalisation à terme de cette infrastructure TGV, il y aurait lieu, lors de chaque clôture mensuelle, de calculer des intérêts sur le solde en souffrance et de les ajouter aux subventions en capital non encore utilisées. Depuis le versement des montants en cause par la SNCB-Holding, Infrabel n'a pas encore effectué ce décompte. »

Chapitre 8 – Conclusions générales et recommandations - p.79



3.5. AANWENDING VAN DE FINANCIERINGSMIDDELEN VOOR HET HST-PROJECT (II)

3.5.2. Analyse van Infrabel

De intresten die verworven werden op de financieringsmiddelen van het HST-project (via de voormalige HST– FIN en via de eerste schijf van de HST lening), moeten in het kader van de HST-projecten gebruikt worden.

De intresten met betrekking tot de periode van 1 januari 2005 tot 14 oktober 2007 bedragen 22,6 mio euro en werden uitsluitend gebruikt voor het HST project.

Luc LALLEMAND - Presentatie aan de Kamer van Volksvertegenwoordigers- 21/01/2009 22



3.5. AFFECTATION DES MOYENS FINANCIERS AU PROJET TGV (II)

3.5.2. Analyse d'Infrabel

Les intérêts perçus sur les moyens financiers du projet TGV (par le biais de l'ancienne Financière TGV et de la première tranche de l'emprunt TGV) doivent être utilisés dans le cadre du projet TGV.

Les intérêts relatifs à la période allant du 1er janvier 2005 au 14 octobre 2007 s'élèvent à 22.6 millions d'euros et ont été exclusivement affectés au projet TGV.

Luc LALLEMAND - Présentation à la Chambre des représentants - 21/01/2009

22



3.5. AANWENDING VAN DE FINANCIERINGSMIDDELEN VOOR HET HST-PROJECT (III)

3.5.3. Voorstel van Infrabel

Sinds de NMBS-Holding de bedragen heeft gestort, heeft Infrabel de intresten inderdaad nog niet in mindering gebracht. Infrabel gebruikt de uit de financieringsbronnen van het HST-project verkregen intresten en zal die ook uitsluitend gebruiken in het kader van haar projecten ten voordele van de ontwikkeling van hoge snelheid in België.

Die intresten zullen worden gebruikt vóór de NMBS-Holding moet voortgaan met de vrijmaking van de kapitaalsverhoging na de inbreng van de HST-lening.

Sindsdien heeft Infrabel de intresten in mindering gebracht voor de periode die volgt op de storting van de bedragen door de NMBS-Holding en de afschrijving geschiedt bij elke maandelijke afsluiting tegen het geldende markttarief.

Luc LALLEMAND - Presentatie aan de Kamer van Volksvertegenwoordigers - 21/01/2009

23



3.5. AFFECTATION DES MOYENS FINANCIERS AU PROJET TGV (III)

3.5.3. Proposition d'Infrabel

Depuis le versement des montants par la SNCB-Holding, Infrabel n'a en effet pas procédé au décompte des intérêts. Infrabel utilise et utilisera les intérêts produits par les sources de financement du projet TGV exclusivement dans le cadre de ses projets en faveur du développement de la grande vitesse en Belgique.

Ces intérêts seront utilisés avant que la SNCB-Holding ne doive poursuivre la libération de l'augmentation de capital consécutive à l'apport de l'emprunt TGV.

Depuis lors, Infrabel a procédé au décompte des intérêts pour la période qui suit le versement des montants par la SNCB-Holding et l'imputation est effectuée à chaque clôture mensuelle, au taux du marché en vigueur.

Luc LALLEMAND - Présentation à la Chambre des représentants - 21/01/2009

23

3.6. FINANCIËLE STROMEN IN VERBAND MET OPDRACHTEN VAN OPENBARE DIENST (I)

3.6.1. Vaststelling van het Rekenhof

“In het beheerscontract zijn geen verplichtingen inzake een financiële rapportering over de uitvoering van de exploitatie opgenomen. Aangezien Infrabel uitsluitend opdrachten van openbare dienst vervult, wordt er blijkbaar van uitgegaan dat de jaarrekening (balans en resultatenrekening) daarover voldoende informatie geeft”.

Hoofdstuk 6 – Financiële stromen in verband met opdrachten van openbare dienst, blz. 57

“De resultatenrekening alleen is geen voldoende basis om inzicht te geven in de financiële stromen. Daarom heeft het Rekenhof in het kader van deze audit kasstroomoverzichten gevraagd voor de periode 2005 – 2007, opgesteld volgens het model vermeld onder IAS 7 van de IFRS.”

Hoofdstuk 6 – Financiële stromen in verband met de opdrachten van openbare dienst, blz. 58

3.6. FLUX FINANCIERS LIES AUX MISSIONS DE SERVICE PUBLIC (I)

3.6.1. Constat de la Cour des comptes

“Le contrat de gestion ne contient pas d’obligations concernant un rapportage financier sur l’exécution de l’exploitation. Comme Infrabel ne remplit que des missions de service public, il est apparemment considéré que le compte annuel (bilan et compte de résultats) donne suffisamment d’information à ce sujet.”.

Chapitre 6 – Flux financiers liés aux missions de service public, p.57

« Le compte de résultats à lui seul ne suffit pas pour se faire une idée des flux financiers. Dans le cadre de cet audit, il a dès lors été demandé de produire des tableaux des flux de trésorerie couvrant la période 2005 – 2007 et établis selon le modèle repris sous l’IAS 7 des IFRS.»

Chapitre 6 – Flux financiers liés aux missions de service public, p.58



3.6. FINANCIËLE STROMEN IN VERBAND MET OPDRACHTEN VAN OPENBARE DIENST (II)

3.6.2. Analyse en voorstel van Infrabel

Infrabel onderschrijft de stelling van het Rekenhof, dat ervoor pleit de resultatenrekening aan te vullen met kasstroomoverzichten, zodat de Schatkiststromen duidelijker worden.

Infrabel zal die kasstromen vanaf het boekjaar 2008 aan de beheersorganen voorleggen, zodat de Schatkiststromen duidelijker worden.

Die stromen zullen worden opgenomen in het jaarverslag 2008 van Infrabel, dat vóór het einde van het eerste semester 2009 aan de Raad van Bestuur zal worden voorgelegd.

Luc LALLEMAND - Presentatie aan de Kamer van Volksvertegenwoordigers - 21/01/2009

25



3.6. FLUX FINANCIERS LIES AUX MISSIONS DE SERVICE PUBLIC (II)

3.6.2. Analyse et proposition d'Infrabel

Infrabel fait sienne la thèse de la Cour des Comptes qui préconise que le compte de résultats soit complété par le relevé des flux de caisse afin de permettre une meilleure lisibilité des flux de trésorerie

Infrabel soumettra aux organes de gestion, dès l'exercice 2008, ces flux de caisse afin de permettre une meilleure lisibilité des flux de trésorerie

Ces flux figureront dans le rapport annuel 2008 d'Infrabel qui sera présenté au Conseil d'Administration avant la fin du premier semestre 2009.

Luc LALLEMAND - Présentation à la Chambre des représentants - 21/01/2009

25



Infrabel wenst een loyale en bevoorrechte gesprekspartner te zijn
in de bespreking en uitvoering van het mobiliteitsbeleid van de
voogdijoverheid

Luc LALLEMAND - Presentatie aan de Kamer van Volksvertegenwoordigers - 21/01/2009

26



Infrabel souhaite être un partenaire loyal et privilégié
de discussion et d'exécution de la politique de mobilité voulue par
le Pouvoir de tutelle

Luc LALLEMAND - Présentation à la Chambre des représentants - 21/01/2009

26