

INFRABEL

Right On Track

RAPPORT
ANNUEL
2010



Sommaire

Avant-propos p.03

L'entreprise p.07

01/ Sécurité p.17

02/ Ponctualité p.31

03/ Mobilité p.39



Sous le signe de la sécurité

15 février ... Buizingen. Le dramatique accident de train a marqué l'année 2010. Plus que jamais, l'accent a été mis sur la priorité absolue des chemins de fer. L'importance des choix stratégiques qu'Infrabel a effectués depuis sa fondation a encore été renforcée. La sécurité était, reste et restera le cœur de notre politique et forme le fil conducteur à travers tous nos projets.

En tant que gestionnaire de l'infrastructure, notre mission est d'offrir aux voyageurs et pour les marchandises et produits industriels un moyen de transport fiable et de qualité. C'est pourquoi Infrabel s'emploie à implémenter des systèmes de sécurité modernes et performants sur ses infrastructures. Le choix du système TBL1+ nous a permis d'améliorer rapidement et efficacement la sécurité sur notre réseau. Ainsi, nous avons atteint à la fin de l'année 2010 une couverture de risques de 54%. Après l'accident de train de Buizingen, Infrabel a décidé de passer à la vitesse supérieure pour l'installation de cette technologie.

Par ailleurs, avec un nombre de voyageurs en constante augmentation, nous faisons face au défi de réconcilier la ponctualité, la sécurité et la capacité. La capacité du réseau ferroviaire atteint peu à peu ses limites, ce qui se reflète dans les statistiques de la ponctualité en baisse. En sa qualité de gestionnaire d'infrastructure, Infrabel est responsable de moins d'un cinquième de tous les retards. Néanmoins, Infrabel souhaite construire jour après jour un trafic ferroviaire plus ponctuel. Nous travaillons depuis notre création à de grands travaux d'extension de la capacité du réseau ferroviaire avec pour objectif de soulager ce dernier. En outre, à plus court terme, nos collaborateurs mettent quotidiennement tout en œuvre et appliquent différentes mesures pour assurer un trafic plus ponctuel.

Nous déterminons aujourd'hui l'avenir de la mobilité belge et européenne dont la sécurité demeure une condition indispensable. La sécurité reste une priorité absolue, une motivation. Elle correspond à une norme que nous devons viser à tout moment, un objectif que nous ne devons jamais perdre de vue.



Luc Lallemand
Administrateur délégué



Christine Vanderveeren
Présidente du Conseil d'Administration





L'entreprise



La mobilité durable pour tous

Infrabel est une société anonyme de droit public. Notre mission est définie dans un contrat de gestion conclu avec l'Etat fédéral et se compose de missions de service public. Infrabel veut contribuer, au sein du réseau ferré européen, à une mobilité durable au service du développement économique et social belge. En tant que gestionnaire de l'infrastructure belge, Infrabel offre à ses clients, les entreprises ferroviaires belges et étrangères, une infrastructure ferroviaire de qualité et compétitive, adaptée à leurs besoins. Outre la gestion quotidienne, l'entretien et la poursuite du développement de l'infrastructure, nous sommes également responsables de la régulation et de la sécurité de l'ensemble du trafic ferroviaire.

Une plaque tournante incontournable

Le réseau ferré belge est le premier en Europe à disposer d'un réseau à grande vitesse entièrement terminé, d'une frontière à l'autre, ce qui en fait le carrefour de l'Europe. Infrabel vise un réseau ferré sûr, fiable et accessible grâce au développement d'une technologie puissante. Les besoins de nos clients et stakeholders sont au centre de notre attention, tout comme l'intégration des différents moyens de transport.

Nos valeurs

- Sens des responsabilités
- Intégrité
- Engagement vis-à-vis des clients
- Recherche de la précision
- Esprit d'équipe et confiance
- Ouverture d'esprit
- Transparence
- Motivation



12 750 collaborateurs sur la bonne voie ...

Notre entreprise compte actuellement pas moins de 12 750 collaborateurs qui se consacrent chaque jour à la mobilité d'aujourd'hui et de demain. Nous visons ensemble à créer un réseau ferroviaire sûr, ponctuel, fiable et qualitatif. Les lignes directrices de notre entreprise et la force motrice derrière nos collaborateurs ont été définies lors de la création de l'entreprise dans un plan stratégique intitulé BRIO (Belgian Railway Infrastructure Objectives). Celui-ci a été mis à jour en 2008 pour devenir le plan BRIO II, qui court jusqu'en 2012. La sécurité des voyageurs et de nos collaborateurs y est plus que jamais notre priorité absolue.

... grâce à une organisation solide

Infrabel se compose de trois directions, qui sont soutenues par six services généraux. La direction Infrastructure entretient, modernise et développe le réseau ferroviaire, tandis que la direction Réseau assure l'organisation du trafic ferroviaire en temps réel et transmet au voyageur les informations nécessaires sur le trafic ferroviaire. La Direction Accès au Réseau, qui opère de manière indépendante au sein d'Infrabel, met cette infrastructure à la disposition des entreprises ferroviaires, traite leurs demandes, perçoit les redevances pour l'infrastructure et assure la sécurité sur le réseau ferré. Elle assure également le suivi des grands projets d'investissement. Les services généraux veillent quant à eux à la bonne gestion de l'entreprise dans les domaines suivants: Human Resources; Strategy, International Affairs & IT; Corporate & Public Affairs; Procurement; Finances et BRIO.



Nos filiales

Infrabel possède deux filiales directes: la SA TUC RAIL et la SA Centre de Créosotage Bruxelles. TUC RAIL est un bureau d'études spécialisé dans l'infrastructure ferroviaire. TUC RAIL était chargé de la construction du réseau à grande vitesse belge et exécute aussi les travaux d'infrastructure dans le cadre du Réseau Express Régional, du projet Diabolo et de quelques autres grands projets de mobilité visant le désenclavement des ports belges. Le Centre de Créosotage Bruxelles fournit les traverses en bois et d'autres pièces en bois traitées au créosote.

Une mine de connaissances techniques

Le monde de l'infrastructure ferroviaire exige d'innombrables connaissances. Pour cela, nous pouvons compter sur nos collaborateurs techniques. Pas moins de 1995 techniciens, 142 ingénieurs civils et 334 ingénieurs industriels veillent à garantir la qualité irréprochable de l'infrastructure ferroviaire et un trafic fluide. Il est impossible d'assurer la bonne gestion de l'infrastructure ferroviaire sans cette expérience ni ce savoir-faire. C'est pourquoi la transmission des connaissances à la nouvelle génération est un défi important. Ces prochaines années, de nombreux collaborateurs arriveront en effet à l'âge de la retraite et beaucoup de nouveaux collègues commenceront leur carrière au sein d'Infrabel!



01



Sécurité



La sécurité avant tout!

La sécurité des voyageurs et du personnel est une priorité absolue pour Infrabel et représente toujours le point de départ de nos projets. Nous accordons par conséquent beaucoup d'importance à la culture de la sécurité régnant au sein de notre entreprise et nous veillons à sensibiliser continuellement nos collaborateurs à cette question. La sécurité est de ce fait la pierre angulaire du parcours d'accueil de chaque nouveau collaborateur. Depuis la création d'Infrabel en 2005, notre objectif est de développer le réseau belge, hérité de l'ancienne SNCB unitaire, pour en faire l'un des réseaux ferrés les plus sûrs d'Europe.

Des technologies performantes

En vue d'assurer la sécurité maximale du trafic ferroviaire et d'équiper notre réseau ferré des technologies de sécurité les plus performantes, nous effectuons depuis plusieurs années d'importants travaux d'infrastructure. Infrabel souhaite intégrer un contrôle supplémentaire sur le trajet de chaque train via l'installation à grande échelle de systèmes d'aide à la conduite. Ces systèmes automatiques peuvent actionner le frein d'urgence d'un train si les panneaux de signalisation et les signaux classiques le long de la voie ne sont pas bien respectés; ils offrent donc un soutien supplémentaire au conducteur du train.

Un soutien supplémentaire

Trois systèmes d'aide différents sont actuellement utilisés sur notre réseau ferré. Depuis les années '30, toutes les voies principales ont été équipées du système Memor-crocodile. Dans les années '80, nous sommes allés plus loin et nous avons lancé l'installation du système TBL1. En 2005, Infrabel a décidé d'équiper l'ensemble du réseau ferré de la technologie TBL1+. Ce système d'aide à la conduite allume une lampe dans le poste de conduite si le conducteur du train approche d'un signal rouge. Le conducteur du train doit ensuite appuyer sur un bouton pour confirmer la réception de l'avertissement. S'il ne le fait pas, le frein d'urgence est automatiquement actionné. Si le conducteur du train s'approche trop vite du signal rouge malgré sa confirmation, le train est immédiatement arrêté.



Un choix mûrement réfléchi

L'accident de train survenu à Buizingen le 15 février 2010 confirme plus que jamais l'importance des choix qu'a faits notre entreprise en matière de technologie de sécurité lors de sa création. En 2005, Infrabel a en effet décidé d'accélérer l'évolution vers un réseau ferroviaire sécurisé de manière entièrement automatique. Elle opte alors pour le système TBL1+, une solution transitoire avant de passer au système de contrôle des trains européen et standardisé, l'ETCS, dont elle peut être considérée comme la première étape. Grâce à ce choix délibéré et mûrement réfléchi, 54% du réseau ferré belge était déjà équipé d'un système d'arrêt automatique à la fin de l'année 2010. Suite à l'accident de Buizingen, Infrabel a décidé d'accélérer encore le planning prévu pour la mise en œuvre du TBL1+ en y consacrant plus d'hommes et de moyens. En 2012, Infrabel veut atteindre une couverture des risques de 87%.

Vers un système de contrôle des trains européen

L'ETCS (European Train Control System) est un système de contrôle automatique des trains grâce auquel la vitesse maximale autorisée est continuellement indiquée dans le poste de conduite. Ce système surveille toujours la vitesse du train et intervient si nécessaire. Le matériel nécessaire pour ce système de sécurité est tout à fait identique à celui du système TBL1+ belge et peut simplement être reprogrammé pour passer à l'ETCS. Avec l'ETCS1, l'information est envoyée jusqu'à la locomotive à l'aide de signaux électromagnétiques via des balises présentes le long de la voie. L'ETCS2 transmet l'information à l'aide d'antennes GSM spécifiques au réseau ferré, le réseau GSM-R. L'ETCS est en service sur la ligne à grande vitesse vers les Pays-Bas et entre Liège et la frontière allemande.

Un réseau GSM pour le rail...

Le GSM-R est un réseau de communication destiné au transfert de la voix et des données via GSM et GPRS. La communication entre tous les acteurs sur le réseau ferré revêt une importance cruciale pour la sécurité. Le réseau de communication ne peut donc jamais être en panne. Infrabel a développé à cet effet un réseau d'antennes propre aux voies ferrées et placé le long des voies. Le GSM-R représente en outre un important canal de transmission pour l'ETCS européen. Le GSM-R a été mis en service sur l'ensemble du réseau ferré en 2010.



Une coopération rationalisée

Un réseau ferré ne peut être sûr que si tous les acteurs y travaillent ensemble. Infrabel organise par conséquent tous les deux mois une Safety Platform, une réunion avec les responsables de la sécurité des sociétés de transport. Durant ces Safety Platforms, Infrabel informe ses clients des importants changements opérés dans la réglementation, des travaux d'infrastructure ainsi que de la gestion des risques et de la sécurité. En 2010, Infrabel est allé encore plus loin et a organisé des entretiens avec les opérateurs sur des thèmes spécifiques liés à la sécurité. Des membres du personnel de terrain y étaient aussi invités. Au mois de mai, il y était question de la sensibilisation aux dépassements de signaux tan-

dis qu'en novembre, les discussions se sont concentrées sur une nouvelle procédure de départ pour les trains. En 2011, Infrabel lancera aussi un module de formation relatif à la sécurité d'exploitation pour tous les nouveaux conducteurs de train.



Des cabines de signalisation hypermodernes

Une coordination générale est nécessaire pour veiller à ce que tous les trains présents sur notre réseau atteignent leur destination en toute sécurité. Comme une tour de contrôle, le Traffic Control surveille continuellement l'ensemble du trafic ferroviaire via des écrans d'ordinateur. En cas d'incident, c'est le Traffic Control qui prend les décisions qui s'imposent. Il travaille en étroite collaboration avec les cabines de signalisation locales, qui commandent les aiguillages et les signaux et assurent ainsi un parcours sûr pour les trains. En 2005, le réseau ferroviaire belge ne comptait pas moins de 368 cabines de signalisation. Afin que la régulation du trafic soit aussi efficace que possible, Infrabel se consacre entièrement à

la concentration de ces cabines de signalisation. Objectif: seulement 31 cabines de signalisation hypermodernes en 2014 et 11 postes de signalisation commandés à distance. En 2010, Infrabel a supprimé 12 postes de signalisation en les intégrant dans de plus grandes cabines de signalisation. En outre, Infrabel a décidé d'aller encore plus loin dans la modernisation de la gestion du trafic. D'ici 2020, l'ensemble du trafic ferroviaire belge ne sera plus géré que par dix cabines de signalisation. Sur le plan technologique, cette concentration sera accompagnée d'innovations, dont par exemple l'«Automatic Route Setting», qui définit automatiquement le parcours du train et ouvre automatiquement les signaux.





Ensemble vers moins de passages à niveau

Les passages à niveau font partie des installations ferroviaires nécessitant une attention particulière sur le plan de la sécurité. La prudence est de mise car un train allant à pleine vitesse ne peut pas s'arrêter facilement. Infrabel investit tous les ans dans la suppression, l'adaptation ou la modernisation des passages à niveau. En 2010, 16 passages à niveau ont été supprimés. La sensibilisation du citoyen reste toutefois cruciale. Infrabel s'adresse surtout aux jeunes scolarisés via les écoles et publie chaque année un calendrier scolaire rappelant les consignes de sécurité d'application aux alentours des passages à niveau. Le 22 juin 2010, Infrabel était partenaire de l'International Level Crossing Awareness Day et dans ce cadre, des dépliants de sensibilisation ont été distribués aux passages à niveau les plus dangereux de Belgique.

Un chantier sûr

Grâce aux systèmes d'annonces automatiques, Infrabel peut offrir une meilleure protection au personnel de chantier. Pour les grands chantiers, Infrabel utilise le système «Automatic Train Warning» combiné aux signaux «Travaux-Werken». Des deux côtés du chantier, un poteau de détection émet un signal sonore et des feux d'alarme lorsqu'un train approche. Une fois que les voies ont été dégagées, la personne qui commande le système de sécurité fait passer les signaux au vert. Le conducteur du train est alors autorisé à passer. Sur les lignes à grande vitesse, on utilise l'ADHSL, un système d'annonce spécifique pour le TGV. Outre les systèmes de sécurité supplémentaires, la culture de sécurité interne occupe une place centrale au sein de notre entreprise. Infrabel mène ainsi depuis 2009 une large campagne de sécurité destinée à tous ses collaborateurs. Nous rappelons les prescriptions de sécurité via divers canaux. L'ergonomie et le bien-être sont aussi pris en considération.



02

Ponctualité



Un trafic ferroviaire ponctuel

En 2010, les chiffres généraux relatifs à la ponctualité sur le réseau ferré belge étaient de 85,7% avant neutralisation des causes externes et des travaux d'investissement. En tant que gestionnaire d'infrastructure, Infrabel est responsable de la coordination du trafic ferroviaire. Infrabel consigne et dresse l'inventaire des retards enregistrés et précise la cause de ces retards. Les principales causes de retard en 2010 étaient liées aux dysfonctionnements du matériel roulant (29,2%), aux incidents sur les réseaux étrangers (15,2%) et aux dérangements de la signalisation (11,2%). En 2010, 45,8% des retards sur le réseau étaient imputables à la SNCB, 34,2% étaient causés par des tiers, tandis qu'Infrabel était responsable de 17,5% des retards.

Vers une plus grande capacité

Les résultats relatifs à la ponctualité ont atteint leur niveau le plus bas en 2010. De nombreux nœuds ferroviaires importants sont dernièrement arrivés à saturation, ce qui a eu des répercussions sur la ponctualité. Le nombre de voyageurs a enregistré une croissance continue ces dernières années et par conséquent, de plus en plus de trains sillonnent le réseau belge. Infrabel réalise depuis quelques années d'importants travaux d'infrastructure afin d'élargir la capacité du réseau. Le projet RER est une clé importante pour un trafic ferroviaire fluide depuis et vers Bruxelles. Infrabel fait aussi réaliser des études techniques afin de trouver une solution à la saturation de la jonction Nord-Midi, un des axes les plus fréquentés du monde. Ces ambitieux projets de mobilité ne porteront toutefois leurs fruits que dans quelques années.

A court terme

Infrabel prend diverses mesures pour que les trains soient aussi ponctuels que possible à plus court terme. Depuis 2008, des équipes d'intervention sont disponibles 7 jours sur 7, 24 heures sur 24 par zone de couverture des grandes cabines de signalisation. En cas d'incidents ou de pannes, ces équipes peuvent intervenir rapidement. Infrabel a récemment décidé d'élargir ces équipes de permanence. Nous prenons aussi des mesures spécifiques afin de limiter l'impact des conditions climatiques extrêmes. Le plan hiver assure par exemple le chauffage des aiguillages et prévoit des contrôles supplémentaires de l'infrastructure. Des mesures proactives sont également prises en cas de chaleur extrême. Le personnel technique d'Infrabel surveille chaque jour l'état de l'infrastructure ferroviaire afin de pouvoir réagir immédiatement si nécessaire.



Des résultats transparents

Infrabel souhaite communiquer des informations claires et complètes aux voyageurs et publie pour cela chaque trimestre les résultats relatifs à la ponctualité sur le site Internet www.infrabel.be. Sur base d'entretiens constructifs avec les associations de voyageurs, Infrabel a étendu ces chiffres en 2010 pour aborder aussi bien que possible la réalité individuelle du voyageur. Le retard moyen sur les lignes principales pendant les heures de pointe et le taux de ponctualité, en ce compris les trains supprimés, sont depuis lors communiqués de manière transparente.

RailTime, un canal d'informations pour les voyageurs

En 2009, Infrabel a lancé un outil de communication en vue d'informer les voyageurs en temps réel sur le trafic ferroviaire. Grâce au site Internet www.railtime.be, les voyageurs peuvent suivre en direct le parcours de leur train et être informés des éventuels retards. Ce site fournit également des informations sur les travaux et d'autres événements pouvant avoir un impact sur la circulation des trains. RailTime est également disponible sur smartphone et via RSS-feed. Infrabel souhaite accroître le confort des voyageurs grâce à ce canal d'information.

2 fonctions supplémentaires!

En 2010, Infrabel est allée plus loin et a élargi les fonctionnalités de RailTime. Avec RailTime by Phone, il est désormais possible de consulter les informations par téléphone au 02/432 00 00. Le prix d'un appel est équivalent à celui d'un appel national ordinaire. La navigation dans RailTime by Phone peut se faire par reconnaissance vocale ou en utilisant les touches du téléphone. Une autre fonction a été ajoutée au site Internet railtime.be en décembre 2010. Grâce au planificateur d'itinéraire, vous pouvez désormais définir votre trajet sur railtime.be et savoir quelles correspondances vous pouvez prendre.



03



Mobilité

Au cœur de l'économie

Après la libéralisation complète du marché du transport ferroviaire de marchandise en 2005, le transport international des voyageurs a lui aussi été libéralisé le 1^{er} janvier 2010. Aujourd'hui, 12 entreprises ferroviaires disposent des licences et des permis nécessaires pour circuler sur le réseau belge. La position centrale du réseau ferré belge en Europe en fait un maillon important dans l'économie et lui confère un grand potentiel.

Des autoroutes ferroviaires européennes

Infrabel vise l'augmentation du transport de marchandises par train en contribuant au développement économique durable de la Belgique. En tant que carrefour ferroviaire important en Europe, Infrabel investit dans les axes de fret internationaux, que l'on appelle aussi « corridors ». Ces autoroutes ferroviaires offrent une alternative rapide, sûre et écologique au transport de marchandises via la route. Le 14 juin 2010, dix ministres européens des Transports ont signé la Déclaration de Rotterdam et le 9 novembre 2010, le Parlement européen a approuvé le « European rail network for competitive freight ». Ces deux initiatives marquent un tournant dans le développement d'un réseau de corridors transfrontaliers coordonné et harmonisé.

Des plaques tournantes logistiques

Les ports maritimes belges jouent un rôle important dans l'économie européenne. C'est pourquoi nous poursuivons le développement de l'infrastructure ferroviaire afin que les ports puissent devenir de véritables plaques tournantes logistiques. Infrabel réalise des travaux dans le port d'Anvers en vue d'y offrir toutes les chances au trafic ferroviaire. Avec le tunnel ferroviaire Liefkenshoek, les trains pourront facilement passer de la rive gauche à la rive droite. L'infrastructure ferroviaire est aussi élargie dans le port de Zeebruges. La capacité sur l'axe d'accès au port est non seulement doublée, mais un nouveau faisceau d'arrivée et de départ est également construit. Infrabel soutient aussi le développement de terminaux logistiques dans l'arrière-pays. La plateforme de Liège Trilogiport représentera ainsi un important point de départ pour les centres de distribution et les entreprises qui utilisent les voies d'eau.





Un partenaire pour le trafic aérien

L'infrastructure ferroviaire est aussi optimisée dans et autour des aéroports afin que le trafic aérien en Belgique soit raccordé un maximum au réseau ferroviaire. Ces deux moyens de transport pourront donc profiter un maximum de leurs atouts. Infrabel assure avec le projet Diabolo une connection plus fluide de Brussels Airport avec les lignes classiques et à grande vitesse. L'aéroport de Brussels South Charleroi deviendra lui aussi à l'avenir un nœud multimodal, jouissant d'une jonction ferroviaire efficace. En tant que partenaire de Carex (Cargo Rail Express), Infrabel a l'intention de participer à la construction d'une jonction à grande vitesse entre les principaux aéroports d'Europe occidentale et d'investir dans les travaux d'infrastructure visant à relier Liège Airport à ce réseau à grande vitesse pour le transport de fret.

Le rail comme alternative

Chaque année, de plus en plus de gens choisissent le train pour leurs déplacements quotidiens. En 2010, 224 millions de voyageurs ont utilisé le train. Avec son réseau à grande vitesse entièrement terminé, notre pays est en outre un maillon incontournable dans le trafic européen de voyageurs. Afin de continuer de répondre aux différents besoins, Infrabel réalise d'importants travaux d'infrastructure. La capacité de notre réseau est ainsi progressivement élargie. Le développement de l'infrastructure ferroviaire - qui est déjà arrivée à saturation dans et autour de notre capitale - est une priorité à ce niveau.

Un soulagement pour Bruxelles

Le Réseau Express Régional doit rendre la navette dans et autour de Bruxelles plus rapide, plus confortable et plus fréquente. Infrabel réalise des travaux d'infrastructure sur les cinq axes principaux depuis et vers Bruxelles en vue de doubler la capacité. Les axes Bruxelles-Louvain, Bruxelles-Denderleeuw, Bruxelles-Ottignies, Bruxelles-Nivelles et Bruxelles-Mons seront ou ont déjà été portés de deux à quatre voies. Puisque la limite de capacité de la jonction Nord-Midi de Bruxelles est pour ainsi dire atteinte, Infrabel a fait réaliser une étude technique afin de chercher une solution optimale.



Numéro d'entreprise
RPR Bruxelles 0869.763.267

Infrabel

S.A. de droit public
Place Marcel Broodthaers 2, BE-1060 Bruxelles
www.infrabel.be

Editeur responsable:

M. Benoît Gilson
T: +32 (0)2 525 23 00
F: +32 (0)2 525 22 69
M: benoit.gilson@infrabel.be

Coordination de projet:

Ilse Mayens, Catherine Limpens & Christine Karels

Rédaction:

Ilse Mayens

Conception graphique & production:

Michel Sion

Photographie:

Johan Dehon

Flash (CD-rom):

Fabian Sanguinetti

Impression et façonnage:

Lannoo Imprimerie
www.lannooprint.be
imprimé en mai 2011



www.infrabel.be

Place Marcel Broodthaers, 2 BE-1060 Bruxelles / SA de droit public