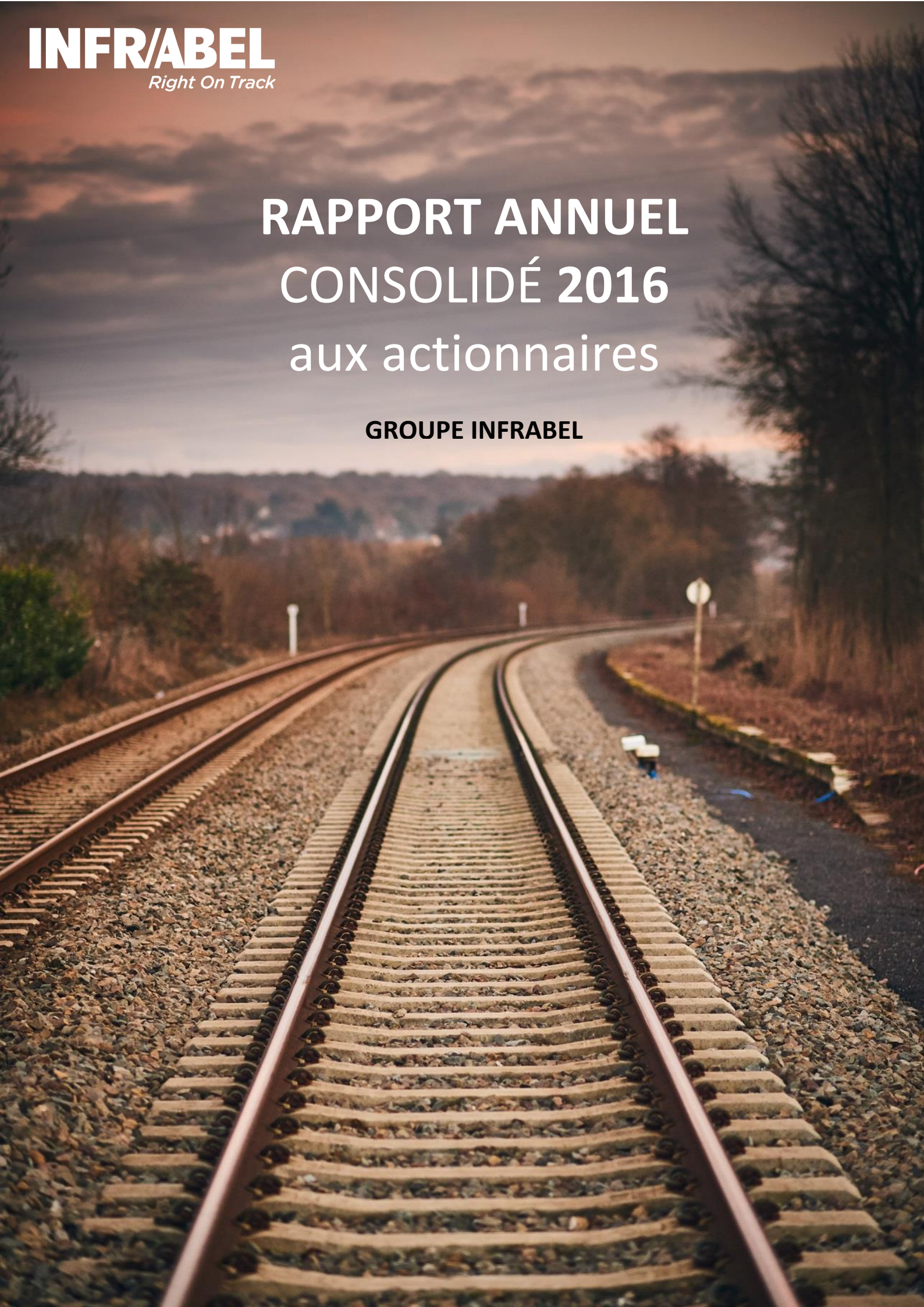


**RAPPORT ANNUEL
CONSOLIDÉ 2016
aux actionnaires**

GROUPE INFRABEL



Introduction : mentions obligatoires dans le Rapport annuel

Ce Rapport annuel est conforme à l'article 119 du Code des Sociétés et à l'article 27 de la loi du 21 mars 1991, loi portant réforme de certaines entreprises publiques économiques.

Conformément aux prescriptions légales et statutaires, le Conseil d'administration a l'honneur de vous faire rapport sur la situation et les résultats du Groupe Infrabel relatifs à l'exercice comptable 2016.

A. Situation du Groupe

1. Événements marquants en 2016

Ce premier sous-chapitre du rapport relate chronologiquement les événements marquants qui ont ponctué 2016, tout en les mettant en liaison avec les priorités stratégiques d'Infrabel :



La sécurité d'abord



Les trains à l'heure



Un réseau pour tous les trains de demain



Des comptes sains pour une entreprise saine



En phase avec la société



Nouvelles voies entre Anderlecht et Sint-Katherina-Lombeek

En janvier, les 2 nouvelles voies du tronçon Anderlecht - Sint-Katherina-Lombeek ont été mises en service pour le trafic ferroviaire. Les travaux sur cette "nouvelle ligne ferroviaire 50C" dans le cadre de l'extension de la capacité ferroviaire sur la ligne 50A avaient commencé en avril 2008. Leur exécution relève du véritable exploit, avec nombre de prouesses techniques : lors des travaux de terrassement, 1.100.000 m³ de terre ont été évacués, et 750.000 tonnes de ballast ont été déversés pour constituer la sous-couche.

Le plus spectaculaire a été le renouvellement de pas moins de 30 ponts sur le trajet ferroviaire, dont le viaduc de la Pède à Dilbeek, long de 522 mètres. Ce qui rend ce projet unique, c'est d'avoir réussi, pendant toutes ces années, à construire une nouvelle infrastructure de voies tout en continuant à exploiter les deux voies centrales. La prochaine phase des travaux a commencé : la modernisation des deux voies existantes de la ligne 50A Bruxelles-Denderleeuw (comme élément du RER).

Mise à l'essai du tunnel Schuman-Josaphat

En février, l'exercice catastrophe organisé dans le Tunnel Schuman-Josaphat a permis de vérifier les dispositifs de sécurité, la facilité d'accès aux infrastructures souterraines et la bonne coopération des différents acteurs de la gestion d'une crise. Il s'est déroulé avec l'aide de près de 300 volontaires, mobilisés la nuit, et a permis de valider aussi notre planification d'urgence. Un incident susceptible de se produire a été simulé de A à Z. Les dispositifs opérationnels mis en place ont fait face à l'incident et les "victimes" ont rapidement été prises en charge; les voyageurs ont, quant à eux, pu regagner la surface en toute sécurité. Cet exercice était nécessaire à l'obtention de l'autorisation de mise en service.



Les attentats terroristes et la sûreté sur le réseau

Le 22 mars, la Belgique s'est réveillée groggy, touchée en plein coeur par des attentats terroristes survenus dans le métro et à l'aéroport de Bruxelles-National, qui ont fait 32 morts et de nombreux blessés. Les cheminots ont fait preuve de courage et de solidarité, comme dans tous les grands moments de l'Histoire. Suite à la fermeture des gares bruxelloises ainsi que de la jonction Nord-Midi décidée en matinée, tous les collègues, au sein d'Infrabel et de la SNCB, se sont mobilisés, plus unis et plus forts que jamais pour ramener chaque navetteur chez lui au soir du 22 mars et assurer un service de trains le plus efficace possible dans les jours qui ont suivis. //Mag, le magazine du personnel, a adapté sa couverture pour rendre hommage aux victimes et exprimer les pensées émues de l'entreprise aux familles.

Infrabel s'était dotée d'une cellule Corporate Security Office et de Local Security Officer en 2015, afin d'anticiper et de gérer les menaces.

Le rôle fondamental de CSO est la sécurisation et la protection des assets critiques d'Infrabel (personnel, ICT et infrastructure ferroviaire) contre les actes de malveillance. Depuis la création du CSO, plusieurs actions concrètes ont été entreprises : élaboration de plans de protection pour des bâtiments et sites d'Infrabel, développement d'un réseau de Local Security Officers, fourniture d'avis en matière de sécurisation, analyse d'une optimisation du badge management actuel, élaboration de campagnes security awareness ciblées, gestion et pilotage de missions de surveillance par une société privée de surveillance,... En plus de cela, différentes initiatives ont été prises, après les attentats terroristes du 22 mars 2016, pour mieux harmoniser les plans d'urgence et pour anticiper les conséquences possibles d'un incident security.

Un évènement international sur l'ERTMS

Le renforcement de la sécurité du réseau ferroviaire restant la priorité absolue d'Infrabel, le premier trimestre fut aussi marqué par l'évènement ERTMS, organisé en collaboration avec l'UIC. Il s'agissait d'une conférence de deux jours rassemblant à Bruxelles d'importants acteurs du secteur ferroviaire, de différentes origines géographiques, pour échanger sur les grands défis liés à l'installation de ce système de sécurité. Ce fut l'occasion de rappeler qu'Infrabel est un précurseur en la matière, puisqu'environ 20 % de son réseau est déjà équipé de ce système de sécurité. Avec 1264 km équipées en voies principales, la Belgique dispose du plus long tracé équipé hors LGV. L'objectif d'ici fin 2022

est de doter l'intégralité du réseau d'ETCS et de hisser la Belgique au rang des pays à l'infrastructure la plus sécurisée au monde.

Mise en service du pôle multimodal et du tunnel Schuman-Josaphat

Le 4 avril 2016 fera date dans l'histoire d'Infrabel : pour la première fois, les trains circulent dans le nouveau tunnel Schuman-Josaphat. Long de 1250 mètres, il est l'aboutissement d'un des plus grands chantiers jamais réalisés dans Bruxelles. En raison de sa situation au centre de Bruxelles et de tous ses obstacles (parkings souterrains, stations de métro, tunnel routier,...), il était impossible d'utiliser une excavatrice. Un véritable défi technique. Ce tunnel a donc, pour une grande part, été creusé à la main et tout le nécessaire a été mis en place afin de détecter immédiatement d'éventuels affaissements. Aux moments forts du chantier, 24h/24, 7j/7, 250 ouvriers s'activaient sans que le voyageur ne se rende compte de ce qui se tramait autour de lui, l'exploitation de la gare et le trafic métro et ferroviaire devant être maintenu.

Ce tunnel ouvre de nouvelles liaisons ferroviaires entre le sud-est et le nord-est de Bruxelles. Une bonne nouvelle pour l'accessibilité, notamment au niveau de Brussels Airport. Dorénavant, un trajet entre Bruxelles-Schuman et l'aéroport ne durera plus que 16 minutes au lieu du double auparavant.

Avec le tunnel Schuman-Josaphat, c'est tout un pôle multimodal complètement rénové qui s'est animé au son rythmé des transports s'y croisant : trains, métros, bus, vélos et taxis. Un maillon essentiel pour la mobilité au cœur du quartier européen. La gare Schuman, tout en changeant totalement de look, a pour but d'encourager l'usage des transports en commun. Tout a été pensé pour que le voyageur s'oriente mieux en son sein et que ses correspondances soient facilitées. Avec 14 ascenseurs (0 auparavant), 21 escalators (contre 5), 11 entrées (6 avant les travaux), l'accès est bien plus facile. L'installation de cloisons transparentes, de près de 100 caméra de surveillance, d'une signalétique pour malvoyants, d'un système moderne de détection d'incendie et la création de 2 nouvelles sorties de secours y augmentent considérablement la sécurité.

Le confort du voyageur a également été l'un des points sur lesquels un travail particulier a été effectué. Ainsi, les quais ont été rehaussés pour faciliter la montée à bord des trains, des bancs avec paravents ont été installés. Une salle d'attente et des commerces permettent également au voyageur de patienter dans des conditions optimales.

Fruit d'une étroite collaboration entre tous les partenaires : Infrabel, Beliris, Bruxelles-Mobilité et la STIB, ce tunnel permet aujourd'hui de répondre à la hausse croissante du nombre de voyageurs tout en leur offrant une expérience plus agréable des transports publics.

Infrabel est le principal investisseur du projet Schuman et a consacré un budget de 530Mio €, complété par un subside supplémentaire de 34Mio € mis à disposition de l'Union Européenne. Ces budgets ont servi à réaliser les travaux de construction et d'équipement du tunnel ainsi que ceux de la mise à 4 voies de la liaison ferroviaire reliant Watermael à Schuman.



Une **planification optimisée** des travaux sur la ligne 161

Au mois de mai, un chantier de grande ampleur a débuté par des travaux de terrassements préliminaires sur la ligne 161 “Namur-Bruxelles” au niveau de Beauvallon. Début septembre, commencera la construction d’un caisson de béton de 250 mètres de long où les 2 voies seront placées. Ces travaux sont rendus nécessaires par le risque d’éboulement d’une paroi rocheuse peu après la sortie de la gare de Namur. Ces travaux, d’une valeur de 8 millions € auront des répercussions sur le trafic mais sont les seuls permettant de garantir la sécurité à long terme.

Avec pas moins de 160 trains par jour, cette ligne est l’une des plus denses du réseau. Y réaliser de tels travaux a imposé de relever un double défi : la planification du chantier d’abord, l’organisation du trafic ferroviaire ensuite.

Infrabel et la SNCB ont analysé différentes alternatives afin de limiter l’impact pour les voyageurs et de maintenir la plus grande régularité possible. L’allègement du trafic a été privilégié. Cette limitation pendant la durée des travaux offre plusieurs avantages : réduire la durée du chantier de près d’un an en comparaison avec d’autres options étudiées, et maintenir une vitesse de 80km/h dans la zone de travaux.

Ce chantier est couplé à des travaux de modernisation des installations électriques initialement prévus dans un second temps. Ceci permet d’éviter de perturber le trafic deux fois en un même endroit, à quelques années d’intervalle. Cette planification optimisée est la traduction des efforts d’Infrabel pour concilier toujours mieux l’exécution de travaux nécessaires et la minimalisation de leurs effets sur la circulation des trains.

Du **neuf et du concret** dans la maintenance

Un vaste programme informatique est en train de révolutionner la maintenance de l’infrastructure, modernisant de façon durable le travail de plusieurs milliers de collaborateurs. Son nom ? Smarter-M, pour Smarter maintenance. Ce programme se fonde sur 4 grands axes: des processus optimaux, un travail organisé et méthodique, des tâches automatisées et des missions planifiées. Deux projets très concrets ont participé directement à la nouvelle dynamique induite par Smarter M dans l’entretien

des infrastructures. D'une part, l'autorail EM130, engin unique au monde qui, avec les autres autorails de mesure, a révolutionné les collectes de données en mesurant simultanément 11 caractéristiques essentielles des voies et des caténaires. D'autre part, la cellule Track Cat qui analyse toutes les données et les rend exploitables.

Un prix prestigieux

Lors des « Environment & Energy Awards 2016 », Infrabel et ENGIE Electrabel se sont vus décerner, au nom de Greensky, un prix prestigieux pour le parc éolien situé le long de la ligne à grande vitesse « Louvain-Liège » : le *Public Sustainable Development Award*. Ce prix récompense un projet qui permet, grâce à son raccordement au réseau ferroviaire, de faire circuler quotidiennement 170 trains ("*trains à voile*") à l'énergie verte. Un projet unique et durable qui facilite et stimule l'utilisation d'énergie renouvelable.

Collision entre deux trains à Saint-Georges-sur-Meuse

Le deuxième trimestre 2016 fut endeuillé par l'accident survenu sur la dorsale wallonne (L125) à hauteur de Saint-Georges-sur-Meuse. Le train effectuant la liaison Mouscron-Liers, transportant près de 40 voyageurs, a rattrapé un convoi de marchandises qui le précédait sur la voie et l'a percuté par l'arrière. Sous le choc, 2 des 6 voitures ont déraillé et se sont couchées sur les voies. Tous les services d'Infrabel et de la SNCB se sont mobilisés et ont collaboré avec les services de secours pour venir en aide aux victimes. Cet accident a fait 3 morts dont le conducteur du train de voyageurs et de nombreux blessés.



Une cabine de signalisation moderne à Hasselt

Le programme de modernisation et de concentration des cabines de signalisation s’est poursuivi avec l’ouverture et la présentation à la presse d’une cabine de signalisation à Hasselt, qui est l’exemple type des cabines “nouveau style” qu’Infrabel met en service sur son réseau. Elle gèrera le trafic en province de Limbourg. Elle regroupe les anciens postes de signalisation de Bilzen, Tongeren et une partie plus ancienne de Hasselt-Oost.

Les risques et les drames du trespassing

Début juillet, 2 jeunes sont fauchés en traversant les voies à Haversin. Ce drame a bouleversé avant tout les familles des victimes, mais aussi Infrabel et la police locale. De nouvelles actions seront bientôt mises en oeuvre, notamment à l’initiative de la police locale, pour éviter qu’un tel drame se reproduise à cet endroit.



Agir contre le **trespassing**

Infrabel a aussi pris de nouvelles initiatives orientées sécurité en phase avec la stratégie gouvernementale. Il s'agit notamment de la première campagne de sensibilisation contre tout comportement dangereux sur le domaine ferroviaire, c'est-à-dire le trespassing. Pour cette campagne, Infrabel a fait le choix de la responsabilisation.

En marge des actions de sensibilisation, Infrabel prend aussi des mesures techniques afin de contrer le phénomène de trespassing. Là où la configuration le permet, des clôtures sont installées. Des tapis anti-trespassing sont placés en différents lieux, ainsi que des caméras. Ces caméras permettent aux agents de Securail d'intervenir en temps réel. Des actions de répression sont aussi nécessaires pour détourner les contrevenants de leurs intentions. Securail (le service de sécurité de la SNCB) a la compétence pour verbaliser les intrusions et n'hésitera pas à le faire, en étroite collaboration avec les services de police.

Ce genre d'actions de sensibilisation et de contrôle s'avère plus que jamais nécessaire, le Belge n'ayant pas encore suffisamment conscience des risques auxquels son comportement l'expose. En atteste les 679 signalements enregistrés de personnes se promenant aux abords des voies sur l'ensemble de l'année 2016. L'objectif des actions est double : augmenter la sécurité des personnes et améliorer la ponctualité.

La première grande enquête nationale commandée par Infrabel pour améliorer le ciblage de ses actions a révélé qu'un sondé sur quatre admet se promener occasionnellement le long d'une voie ferrée, 16% reconnaissent parfois traverser un passage à niveau sans regarder correctement la signalisation. Le « gain de temps » et « l'impression (erronée) de ne pas courir de risque » sont les principales raisons invoquées pour justifier ces imprudences.

L'enquête a également livré de précieux enseignements : 89% des sondés estiment qu'une campagne « choc » est plus efficace lorsqu'il s'agit de conscientiser le grand public quant aux risques liés à ces mauvais comportements. Ils sont également 6 personnes sur 10 à estimer que la prévention passe en priorité par une meilleure éducation des enfants quant aux règles à respecter.

Le « Calendrier des écoliers » d'Infrabel s'inscrit parfaitement dans cette démarche. Cela fait maintenant 8 années consécutives que nous distribuons quelque 75 000 exemplaires dans plus de

3000 écoles primaires du Pays, ce support didactique devenant au fil des années un des incontournables de la rentrée des classes.

Modernisation de l'axe 3, lignes 161 et 162

La modernisation de l'Axe 3 sur les lignes L161 & L162 (Ottignies – frontière luxembourgeoise) s'est poursuivie en 2016. L'objectif principal restant le renouvellement global de l'Axe 3 afin d'y relever la vitesse de référence à 160 km/h partout où cela est valablement possible.

L'année 2016 a vu l'achèvement des travaux de voies, caténaire, signalisation de la courbe de bois d'Ausse rectifiée sur le tronçon 2 de la L162 (Namur-Ciney). Cet accomplissement a rendu possible fin octobre la mise en service des 3 nouvelles voies ainsi que la mise en service des blocs automatiques Namur- bois d'Ausse et bois d'Ausse-Braibant.

De plus, les travaux linéaires de caténaire, génie civil, et voies ont été finalisés sur le tronçon Habay-Stockem-Arlon en décembre 2016.



Le réseau ferroviaire en mode “automne-hiver”

Une nouveauté a été introduite cette année par Infrabel au niveau de la préparation du réseau aux conditions hivernales : la mise en service d’un train supplémentaire de nettoyage des voies. Pour éviter les pertes d’adhérence, liées principalement à la présence de feuilles mortes, ce convoi pulvérise un mélange de gel et de sable sur les rails. Combinée au dégivrage de la caténaire et à des inspections ciblées, cette mesure vise à limiter les répercussions de la météo hivernale sur le trafic.

La technologie suisse pour réguler le trafic

En novembre, Infrabel a mené à bien une révolution en renouvelant totalement son système informatique chargé de gérer le trafic ferroviaire. La technologie existante avait 20 ans et devait impérativement être remplacée. En une nuit, cette nouvelle technologie ultramoderne a été mise en place, un véritable record. Identique à celle utilisée sur les Chemins de fer suisses, le TMS (« Traffic Management System ») est désormais fonctionnel sur l’ensemble du réseau belge et offrira de nombreux avantages.

Le TMS suit le trafic ferroviaire en temps réel et donne un pronostic extrêmement précis pour chaque train. Le système affiche également les éventuels conflits qui peuvent se présenter entre deux trains, permettant aux contrôleurs de la circulation d’anticiper et d’élaborer une solution de manière rapide et précise.

Le TMS prend en compte toutes sortes d’informations, comme par exemple le type de matériel roulant, l’infrastructure ferroviaire, la vitesse aux aiguillages ou la limitation de vitesse temporaire. La liste de toutes les correspondances est également fournie. Sur cette base, les données les plus récentes et pertinentes sont transmises aux opérateurs afin d’alimenter leurs « infos voyageurs ».

La technologie TMS fait partie d'un dispositif beaucoup plus vaste : le « New Traffic Management », système le plus moderne de régulation du trafic ferroviaire déployé par phases dans le cadre du programme de concentration des cabines de signalisation. Fin 2004, il y avait 368 cabines de signalisation sur notre réseau. Il en reste 97 et à l'horizon 2020, seules 10 subsisteront. En regroupant et en modernisant ces cabines, nous favorisons la communication, améliorons la sécurité et assurons une meilleure fluidité des 4000 trains circulant quotidiennement sur le réseau ferroviaire belge.

Une première européenne en matière de sécurité ferroviaire à la frontière belgo-luxembourgeoise

Depuis la mi-décembre, le système de contrôle permanent de la vitesse des trains ETCS est officiellement opérationnel sur les 5 km qui séparent Aubange (Belgique) et Rodange (Grand-Duché du Luxembourg). Ce nouveau dispositif, garant du plus haut niveau de sécurité ferroviaire, marque une nouvelle étape puisqu'il s'agit du premier tronçon transfrontalier d'Europe à être ainsi équipé, hors lignes à grande vitesse.

Désormais, chaque mois, ce sont plus de 500 trains qui sont à même de traverser la frontière belgo-luxembourgeoise en étant couverts par l'ETCS, système d'échange d'informations entre l'infrastructure et le train garantissant un contrôle permanent de la vitesse des convois et une intervention automatique en cas de non-respect des règles de vitesse.

Au-delà des bénéfices pour la sécurité, cette technologie constitue une nette plus-value en matière de mobilité et d'écologie, facilitant le trafic transfrontalier et limitant le transport par camions.

Infrabel poursuit ses efforts d'accroissement permanent de la sécurité tout en mettant l'accent sur des mesures ciblées en vue d'une amélioration graduelle de la ponctualité au bénéfice de tous les voyageurs.

L'action épave

Quotidiennement, des dizaines d'automobilistes et usagers vulnérables négligent les feux rouges et les barrières fermées des passages à niveau. Les conséquences sont souvent dramatiques.

Une campagne de sensibilisation nationale a eu pour but de rappeler aux usagers de la route les règles de sécurité à respecter aux passages à niveau.

Outre la distribution de dépliants au niveau des passages à niveau à risque, l'action a consisté en l'exposition d'une épave de voiture happée par un train à 120 km/h.

Malgré les nombreuses actions menées par Infrabel depuis sa création, l'entreprise n'a pu constater en 2016 qu'une stabilisation du nombre d'accidents aux passages à niveau par rapport à 2015 (45 accidents).



31/12: les statistiques des franchissements de feu rouge et de ponctualité

En 2016, sur un total d'environ 1,3 million de trains ayant circulé sur les voies principales du réseau ferroviaire, 91 ont dépassé un signal rouge. Il s'agit d'une stabilisation par rapport à 2015 (92 faits recensés). Si l'on observe une nette diminution pour le trafic « marchandises », les trains de voyageurs et de travaux n'ont pas amélioré leur performance. Ces résultats confortent tous les acteurs ferroviaires dans leur volonté d'implémenter au plus vite le système de sécurité ETCS qui contrôle en permanence la vitesse des trains.

Quant aux statistiques de ponctualité, elles montrent que les initiatives décrites ci-dessus pour limiter les intrusions sur le domaine ferroviaire doivent être intensifiées.

Les trains étaient moins ponctuels en 2016 qu'en 2015. Le pourcentage de trains arrivant avec moins de six minutes de retard à la destination finale était de 89,2% l'an dernier contre 90,9% en 2015. 2015 avait toutefois été un cru exceptionnel puisqu'il faut remonter à 2008 pour avoir un taux de ponctualité supérieur à 90%.

Parallèlement, une forte augmentation des retards attribués à des tiers a été constatée. Parmi ces responsabilités extérieures, on retrouve les personnes circulant sur les voies, les accidents de personnes, les alertes à la bombe et les interventions policières.

2. Positionnement du Groupe

Le nombre d'entreprises ferroviaires sur le réseau ferroviaire belge a augmenté en 2016 : en décembre, HSL Polska a obtenu son certificat de sécurité partie B pour la Belgique. Fin 2016, il y avait ainsi 12 opérateurs fret agréés sur le réseau belge.

Dans le secteur du « transport de marchandises », Infrabel comptait, au début de l'année, 11 opérateurs agréés et qui faisaient aussi effectivement circuler des trains. Il s'agissait de B-Logistics, Captrain, CFL Cargo, Crossrail, DB Schenker Rail Nederland, DB Schenker EuroCargoRail, Europorte, RailTraxx, Rotterdam Rail Feeding, SNCF Fret et Trainsport. À la différence de 2015, l'opérateur PKP Cargo ne disposait plus à ce moment d'un certificat de sécurité pour pouvoir opérer sur le réseau des chemins de fer belges.

En ce qui concerne le transport de voyageurs, Infrabel compte trois clients: SNCB, Eurostar International Ltd (EIL) et Thi Factory (Thalys).

À la fin de l'année, Infrabel comptait donc 15 clients, dont 14 étaient actifs (HSL Polska uniquement actif à partir de janvier 2017).

La direction Traffic Management & Services veille à nouer et entretenir des relations de qualité avec tous ses clients et stakeholders, de manière non discriminatoire.

Le 16 juin 2016, Infrabel a organisé la conférence Searail afin d'offrir à ses principaux stakeholders une plateforme pour mener un débat constructif sur le transport de marchandises multimodal, en mettant l'accent sur le transport de marchandises par chemin de fer. Cette initiative a bénéficié du soutien des ports maritimes belges.

L'activité des entreprises ferroviaires (incl. associations touristiques¹) pour l'année 2016, qui s'exprime en train kilomètres effectifs² et non-effectifs, est restée stable par rapport à 2015 avec près de 107,1 millions de train-kilomètres.

Le montant total de la redevance³ d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire (incl. associations touristiques) a atteint 702,1 millions € soit une hausse de 2,02 % par rapport à l'année précédente. La légère hausse de redevance alors que les trains-kilomètres n'ont quasi pas évolué est à attribuer à l'indexation des prix appliquée par Infrabel conformément aux prescrits légaux en la matière.

Le nombre de train-kilomètres effectifs pour le segment du trafic de voyageurs national (excl. associations touristiques) a légèrement baissé de 0,31% pour atteindre 77,59 millions de train-kilomètres. Cette baisse de volume de trafic peut s'expliquer par le nombre de grèves⁴ (régionales) qu'a connu l'année 2016.

¹ Une association touristique est une organisation qui bénéficie d'un statut particulier pour effectuer des parcours limités sur l'infrastructure ferroviaire dans le cadre des activités touristiques qu'elle organise. Citons à titre d'exemple, le PFT (Patrimoine Ferroviaire Touristique) qui est actif notamment dans les régions de Saint-Gislain et de Ciney.

² Un train-km effectif est un train-kilomètre qui a réellement été effectué par un train sur le réseau. Un train-km non effectif est un train-kilomètre réservé par une entreprise ferroviaire, mais qui n'a pas été utilisé.

³ Il s'agit du montant de la redevance "YourMoves" effective et non-effective incluant les coûts administratifs (AK) ainsi que la redevance du service "Your shunts".

⁴ Durant l'année 2016, le secteur ferroviaire a comptabilisé 13 jours de grève répartis comme suit: janvier (du 5 au 6 janvier inclus), mai (du 25 au 31 mai inclus) et juin (du 1er au 3 juin inclus ainsi que le 24 juin)

En ce qui concerne le trafic international voyageurs, le nombre de train-kilomètres effectifs en 2016 diminue également pour atteindre 5,45 millions de trains-kilomètres soit 1,27% de moins qu'auparavant.

En 2016, le segment du trafic marchandises a connu une légère augmentation du nombre de ces train-kilomètres de 0,46% par rapport à 2015 c'est-à-dire, un total de 13,05 millions de train-kilomètres.

Cela nous donne un nombre total de train-kilomètres effectifs pour l'ensemble des segments (excl. associations touristiques) de 96,08 millions soit une faible diminution de 0,27% en 2016.



3. Événements importants intervenus après la clôture de l'exercice

Le 2 janvier 2017, s'est déroulée l'opération de fusion par absorption de la SA IXILIO par la SA TUC RAIL. Sur le plan fiscal et comptable, cette fusion prend cours le 31 décembre 2016 à minuit. La fusion a été dictée par les possibilités importantes de synergie entre les deux entreprises, tant sur le plan opérationnel que financier. Cette fusion répond également à la demande du gouvernement fédéral de rationaliser le nombre de filiales. Après cette fusion, Infrabel dispose de 95,2% des actions de TUC RAIL et Transurb SA de 4,8%.

Le 23 janvier 2017, le Conseil d'administration d'Infrabel a donné son accord pour l'achat des actions TUC RAIL détenues par Transurb, sous condition suspensive que TUC RAIL vende son unique action dans Eurostation SA à la SNCB. Il a été décidé de vendre une action TUC RAIL au Centre de Créosotage de Bruxelles SA ("CCB"), dont Infrabel est actionnaire à 51%, sans quoi Infrabel aurait détenu 100 % des actions de TUC RAIL. Après ces transactions, Infrabel dispose de 99,9% des actions de TUC RAIL et CCB de 0,1%.

Le 20 février 2017, le Conseil d'Administration d'Infrabel a approuvé le budget 2017.

Fin janvier 2017, TUC RAIL a reçu une citation en justice d'Eurofiber pour un montant de 8 millions € concernant la vente de B-Telecom par Ixilio à Eurofiber.

4. Facteurs susceptibles d'exercer une influence notable sur le développement du Groupe

L'Arrêté royal du 25 décembre 2016 modifiant l'AR du 21/12/2013 fixant les règles provisoires qui valent contrat de gestion d'Infrabel et de la SNCB

Vu l'instabilité du cadre financier, il n'a pas été possible d'établir en 2016 un plan pluriannuel d'investissements et par conséquent d'établir un projet de contrat de gestion.

L'arrêté royal du 25 décembre 2016 (détaillé ci-dessous au point 1.5.) a mis fin à cette incertitude. Il porte sur une nouvelle répartition des dotations entre Infrabel et la SNCB sur la période 2016-2020 et prolonge pour le reste la validité du contrat de gestion 2008-2012 jusqu'à l'adoption d'un nouveau contrat. Il impose à Infrabel l'établissement d'un plan d'entreprise qui intègre au premier chef la raréfaction des financements publics.

En 2016, les premiers travaux de préparation de ce plan n'ont pas encore pu aboutir à une proposition mais il ne fait aucun doute que, avec l'arrêté royal du 25 décembre 2016 précité, ils figurent au premier rang des éléments qui auront une influence notable sur le développement de l'entreprise.

Compte tenu de ses objectifs stratégiques actuels et de la trajectoire budgétaire tracée par cet arrêté royal, Infrabel devra faire preuve d'une très grande rigueur dans ses choix d'investissement.

Vu le vieillissement du réseau, Infrabel redoublera d'efforts pour garantir la sécurité maximale sur le réseau et le bien-être de son personnel.

Le nouveau plan d'entreprise sera établi dans un contexte financier difficile mais aussi un contexte de changement de paradigme industriel. Modernisation, digitalisation de l'entreprise et accroissement de la productivité seront quelques pistes considérées pour répondre au double défi de la satisfaction de la clientèle ferroviaire et de la raréfaction des financements publics.

Les décisions européennes

Le 24 février 2016, le Groupement Européen d'Intérêt Économique (GEIE) « *North Sea – Baltic Rail Freight Corridor EZIG* » a été officiellement créé, avec siège à Varsovie. Le conseil de gestion de ce corridor marchandises, dont Infrabel fait partie, est ainsi doté d'une forme juridique. La première attribution de capacité sur ce corridor par le Corridor One Stop Shop s'est aussi déroulée en 2016.

La signature de la déclaration ministérielle « *Rail Freight Corridors to boost international rail freight* » s'est déroulée en marge des TEN-T Days à Rotterdam, du 20 au 22 juin 2016. Celle-ci comportait également une déclaration de secteur visant à éliminer les obstacles techniques et opérationnels pour les corridors marchandises, et à favoriser ainsi le transport international de marchandises par chemin de fer.

Sur le plan des financements européens, on constate une réduction des financements par subsides directs (comme le programme CEF – Connecting Europe Facilities) et un glissement vers des financements alternatifs (comme l'European Funds for Strategic Investments).

Malgré les moyens plus limités, Infrabel a réussi à obtenir 2 nouvelles décisions d'octroi de subsides dans le courant de 2016, pour des investissements concernant la suppression de passages à niveau (7,15 millions €) et le port de Zeebrugge (1,6 million €).

Après 5 ans d'intenses négociations avec la Commission, le Conseil et les stakeholders du secteur, le Parlement européen a donné le 14 décembre son feu vert au dernier pilier du 4^{ème} paquet ferroviaire, le pilier marché.

Les textes révisant la directive 2012/34 (directive Gouvernance) et le règlement 1370/2007 ont été publiés fin 2016 au Journal officiel.

Le pilier technique avait déjà été approuvé et traduit en 2 directives et un règlement.

Le but du 4^{ème} paquet ferroviaire est de promouvoir l'innovation et l'offre de services de meilleure qualité, afin que le rail retrouve la voie de la croissance, au bénéfice des citoyens, des entreprises et de l'environnement.

En pratique, cela signifie que de nouvelles entreprises ferroviaires pourraient opérer sur l'infrastructure d'Infrabel à partir du 1er janvier 2019 pour y proposer des services commerciaux de transport intérieur de voyageurs, sous le contrôle du Régulateur ferroviaire. Ceci implique que celui-ci a vérifié que les services en question ne sont pas susceptibles de porter atteinte à l'équilibre du contrat conclu entre le (ou les) opérateur(s) ferroviaire(s) en charge du service public et l'Etat. La nouvelle réglementation permet aussi aux nouveaux opérateurs d'obtenir des contrats de service public.

Le texte approuvé par le Parlement européen offre l'opportunité à la SNCB de s'adapter graduellement aux nouvelles règles d'accès au marché puisqu'il prévoit la possibilité pour l'Etat belge de continuer à conclure en direct des nouveaux contrats de service public pendant une période de temps considérable sur base d'une approche fondée sur les performances.

Le pilier technique, dont les travaux de transposition ont battu leur plein cette année 2016, aura vraisemblablement un impact notable sur les procédures de travail d'Infrabel, vu que celui-ci implique un glissement de différentes compétences de l'agence nationale de sécurité vers l'Agence européenne et vers les acteurs de secteur ferroviaire eux-mêmes.

Le vote et la publication des nouveaux textes signifient pour Infrabel:

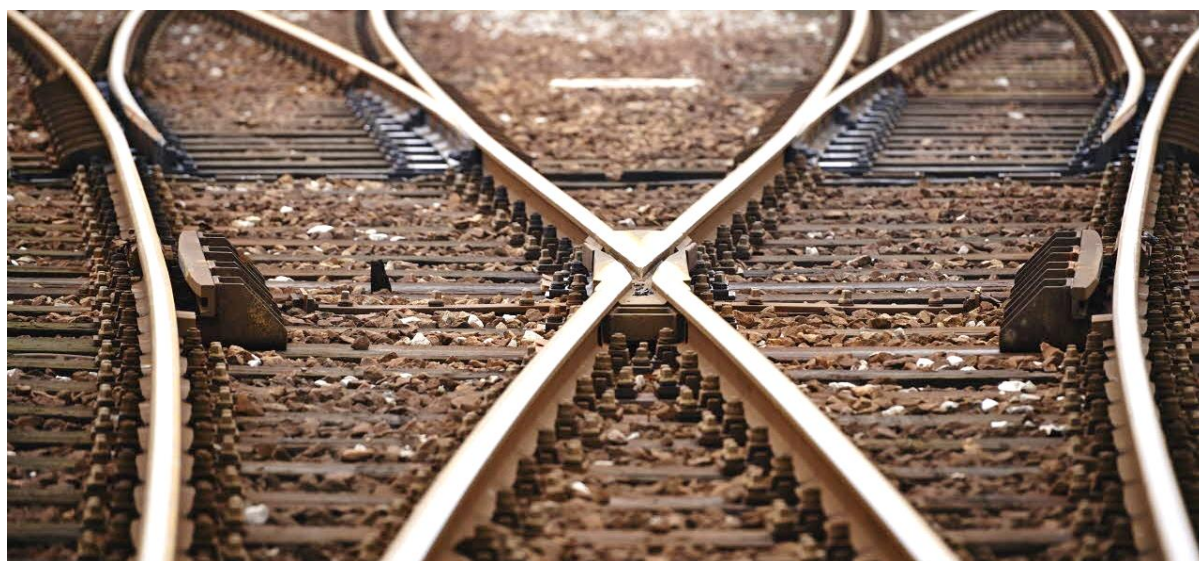
- La stabilisation du cadre réglementaire dans lequel évoluent les grands acteurs du secteur ferroviaire;
- La création effective d'un espace ferroviaire européen;
- La nécessité de renforcer sa démarche commerciale d'une part, basée sur les performances à la fois économiques et sociales d'autre part.

5. Risques auxquels le Groupe est exposé

L'arrêté royal du 25 décembre 2016 oblige Infrabel à prendre en charge 2,4 milliards € des économies de 3,7 milliards € demandées par le Gouvernement belge aux chemins de fer sur la période 2016-2020. Cela représente une diminution de 33% de son montant total de subsides, par rapport au contrat de gestion 2014 et au plan pluriannuel d'investissement 2013-2015. Une partie des économies est issue du gel du niveau de la redevance d'infrastructure en ce qui concerne le service public de transport intérieur de voyageurs grosso modo au niveau de la redevance d'infrastructure au 31 décembre 2014. Par rapport à la croissance prévue par la SNCB du nombre de trains-kilomètres jusqu'en 2020 et à l'évaluation du produit de la redevance d'infrastructure qui aurait dû s'en suivre, cela signifie pour Infrabel des économies à hauteur de quelques 18 millions €₂₀₁₆ en 2017 et 40 millions €₂₀₁₆ par an à partir de 2018.

Ces mesures ont dès lors un impact direct sur les activités d'Infrabel. L'entreprise a déjà pris les mesures nécessaires afin de compenser la réduction des subsides publics de 411 millions € en 2017. Ce montant s'ajoute à la réduction de 303 millions € en 2016. Des économies supplémentaires seront réalisées dans les coûts de personnel et de fonctionnement d'une part, et dans les investissements d'autre part. Le personnel d'Infrabel continuera à diminuer pour atteindre 9.736 ETP en 2020, contre 12.045,2 ETP fin 2014. Les coûts de fonctionnement seront réduits de 113 millions € sur la période 2017-2020. On continue aussi à rogner dans les investissements, sauf dans les investissements relatifs à la sécurité. Cela signifie que plusieurs investissements de remplacement doivent également être reportés, ce qui mènera inévitablement à l'instauration de limitations de vitesse sur certaines lignes moins exploitées. Ces mesures permettent au management de présenter un plan financier en équilibre à ses organes de gestion avec une légère diminution de la dette financière nette par rapport au 31 décembre 2015.

La période 2018 à 2019 verra également des réductions des dotations, qui représenteront un grand défi pour Infrabel, tant sur le plan opérationnel (par ex. quant à la performance en baisse des lignes du réseau ferroviaire) que financier.



Il est d'une importance capitale qu'à partir de 2020, il soit à nouveau possible de réaliser des investissements de remplacement supplémentaires dans l'infrastructure ferroviaire pour rattraper le retard accumulé. Si ce n'est pas le cas, on court le risque de ne plus pouvoir rattraper ce retard, vu que le volume de travaux trop important rend cela physiquement impossible, avec pour conséquence une mise hors service de l'infrastructure ferroviaire en question jusqu'à ce qu'elle soit complètement remplacée.

En tenant compte de l'ampleur des économies à réaliser, il sera nécessaire d'adapter certaines règles internes relatives à la gestion du personnel. L'introduction de ces modifications pourrait donner lieu à des actions sociales et avoir un impact sur les redevances d'infrastructures perçues par Infrabel.

L'investisseur privé dans le projet Diabolo a contractuellement le droit de mettre prématurément fin au Partenariat Public-Privé, si le nombre de voyageurs reste nettement sous les prévisions sur une période de douze mois. À la suite de l'attentat du 22 mars 2016 à l'Aéroport National, le trafic ferroviaire depuis et vers l'aéroport a été suspendu pendant 1 mois. Cette suspension est considérée contractuellement comme un cas de force majeure, ce qui fait que les conséquences négatives pour la concession Diabolo sont restées limitées. Depuis juillet 2016, le nombre de voyageurs est rétabli et il y a même plus de voyageurs que pendant la même période en 2015.

Infrabel doit faire face à un certain nombre de litiges juridiques importants, principalement à la suite d'accidents ferroviaires et d'actions d'entrepreneurs, et a dès lors constitué les provisions nécessaires.

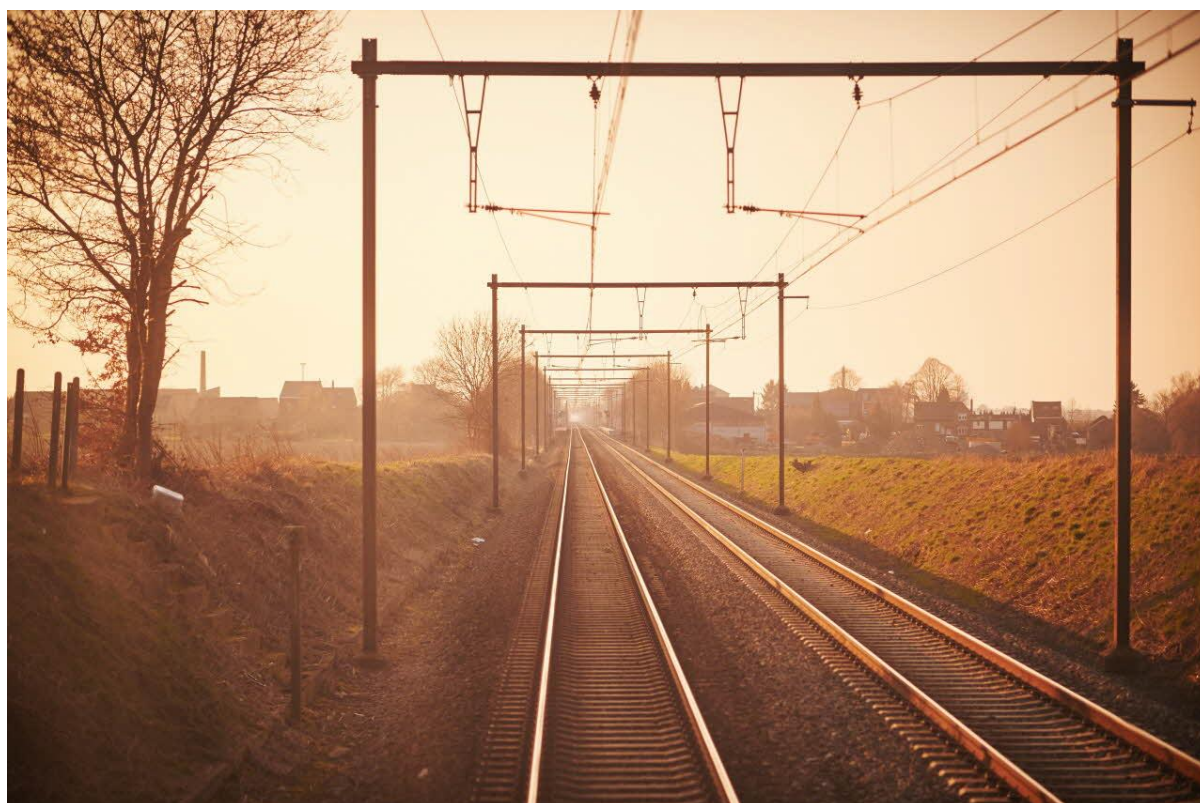
Le 24 avril 2017, la Chambre du Conseil du Tribunal correctionnel de Bruxelles prendra une décision quant aux suites à donner aux poursuites entamées vis-à-vis d'Infrabel suite à l'accident de Buyzingen.

À la suite d'un contrôle fiscal chez HR Rail, Infrabel a remboursé en 2015 une partie des recettes provenant de certaines exonérations de précompte professionnel reprises dans la déclaration de précompte professionnel 2013. L'autorité de tutelle a cependant réagi positivement à la demande d'Infrabel de régulariser cela via les dotations d'exploitation, vu que la neutralité de la législation relative au plan de relance économique pour le résultat financier d'Infrabel n'a pas été respectée. Par précaution, la provision constituée pour les années d'imposition 2014 et 2015 est maintenue.

En 2016, Ixilio a reçu une citation en justice de Nethys SA. Nethys SA demande un jugement sur le fond en annulation de la vente de la branche d'activité B-Telecom à Eurofiber.

6. Recherche et Développement

Infrabel bénéficie des innovations au niveau international résultant de programmes de recherche et de développement, grâce à son affiliation à différentes organisations internationales. Dans la mesure du possible, l'entreprise les traduit dans son propre fonctionnement opérationnel. En outre, Infrabel promeut l'application d'idées innovatrices internes dans ses processus industriels.



7. Périmètre de consolidation

Fin 2016, Infrabel dispose de six filiales dans lesquelles elle détient une participation majoritaire :

- TUC RAIL SA, active en matière d'études et de travaux d'infrastructure ferroviaire;
- le Centre de Créosotage de Bruxelles SA, actif dans le domaine de l'imprégnation de traverses;
- SPV Brussels Port SA;
- SPV Zwankendamme SA;
- SPV 162 SA⁵ ; et
- Ixilio SA, qui met à la disposition d'Infrabel ou de parties tierces des profils internes ou externes spécialisés, principalement dans le domaine IT.

Nous faisons référence au point 1.3 ci-dessus pour la fusion opérée le 2 janvier 2017 entre TUC RAIL SA et Ixilio SA, et pour l'achat planifié des actions TUC RAIL détenues par Transurb SA.

Infrabel possède, en outre, des participations diverses dans :

- HR Rail SA de droit public qui, conformément à l'arrêté royal du 11 décembre 2013, est l'employeur juridique de tous les membres du personnel;
- AlphaCloud SA, qui propose des solutions pour la sauvegarde et le back-up de données informatiques dans le Data Center à Muizen (Malines);
- Les SCRL Greensky, SPS Fin et Ed. Proj. Rho. SA (ex Black Swan Solar II), toutes trois fondées dans le cadre de projets d'énergie alternative; et
- l'ASBL Liège Carex, qui réalise des études sur la construction d'un terminal trimodal (air, TGV et route) à Liège Airport.

Dans le cadre d'une augmentation de capital générale chez Greensky, Infrabel a également pris part et a augmenté sa participation dans Greensky de 752.100,00 €. Le taux actionnaire de 10 % est resté inchangé. En 2016, il a été décidé de vendre l'action dans Ed. Proj. Rho. SA à l'actionnaire majoritaire dans le courant de 2017.

Infrabel est membre de trois Groupements Européens d'Intérêt Économique (GEIE) :

- le GEIE Rail Freight Corridor North Sea - Mediterranean;
- le GEIE Corridor Rhine-Alpine;
- le GEIE Rail Freight Corridor North Sea – Baltic, qui a été créé en 2016.

Ces GEIE ont pour objet la promotion et le développement du transport de fret par chemin de fer.

⁵ Les trois SPV sont des sociétés de projet créées par l'ex SNCB-Holding dans le cadre du préfinancement de plusieurs projets d'investissement par les Régions.

Via ces filiales, Infrabel a également des participations indirectes dans :

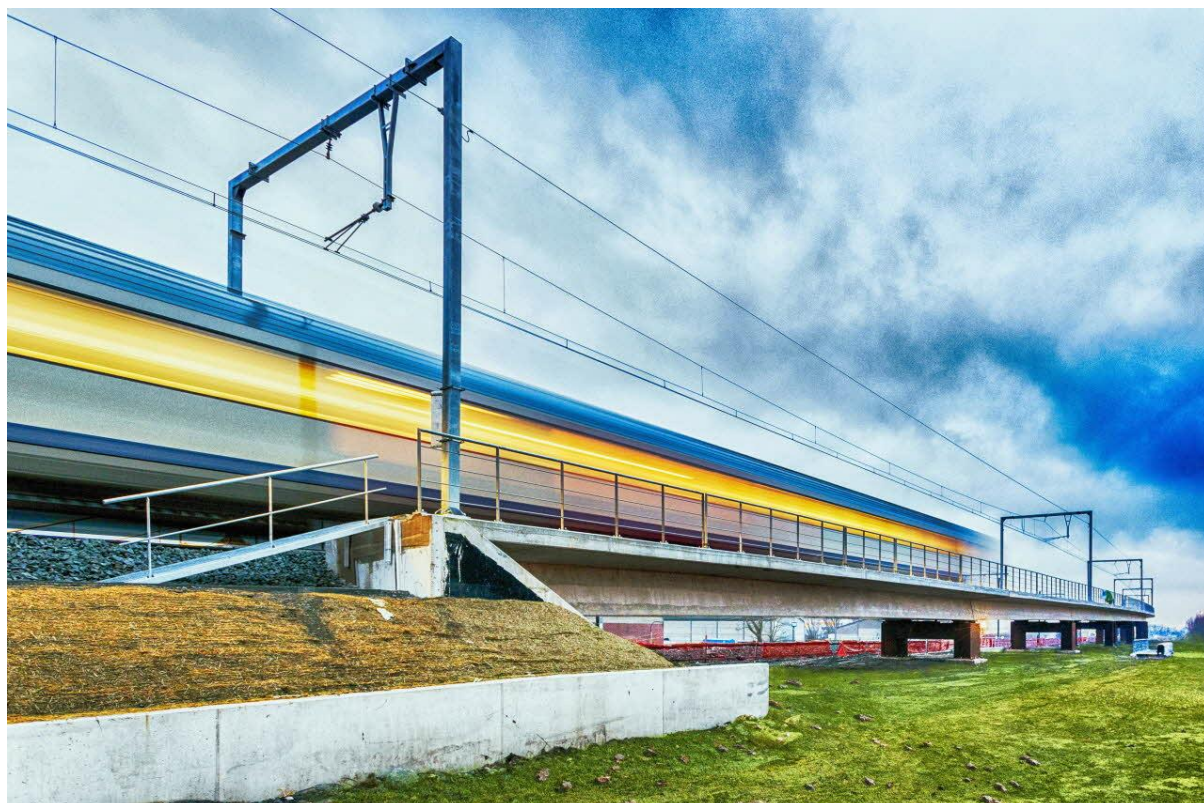
- Woodprotect SA;
- Rail Facilities SA;
- l'ASBL Euro Carex; et
- Eurostation SA.

Nous faisons référence au point 1.3 ci-dessus pour la vente planifiée de l'action Eurostation détenue par TUC RAIL.

A côté de ces filiales, les activités d'Infrabel sont réparties sur plusieurs sièges de travail propres.

8. Corporate Governance

Pour les données concernant 'Corporate Governance' et le rapport de rémunération, nous nous référons au rapport annuel statutaire d'Infrabel.



B. Données financières

1. Compte de résultats

	31/12/2016	31/12/2015
Chiffre d'affaires	954.026.806,59	976.802.309,70
Dotation d'exploitation	182.187.329,91	243.694.623,87
Production immobilisée	468.568.831,61	449.469.571,91
Autres produits d'exploitation	13.488.247,81	38.241.284,46
Produits d'exploitation avant subsides en capital	1.618.271.215,92	1.708.207.789,94
Approvisionnements et marchandises	-227.708.756,33	-195.601.348,81
Services et biens divers	-1.256.926.345,53	-1.320.740.355,28
Frais de personnel	-60.271.938,71	-73.853.865,75
Autres charges d'exploitation	6.378.068,75	-70.974.548,75
Charges opérationnelles avant amortissements et pertes de valeur	-1.538.528.971,82	-1.661.170.118,59
Résultat d'exploitation avant subsides en capital, amortissements et pertes de valeur	79.742.244,10	47.037.671,35
Subsides en capital	599.263.964,61	624.856.563,34
Amortissements et pertes de valeur	-623.563.059,36	-647.037.600,60
Résultat d'exploitation	55.443.149,35	24.856.634,09
Produits financiers	127.218.760,53	168.673.135,46
Charges financières	-224.772.724,72	-250.613.474,47
Quote-part dans le résultat net des entreprises mises en équivalence	-414.628,73	-273.461,25
Résultat avant impôts	-42.525.443,57	-57.357.166,17
Impôts	-620.447,19	-4.435.977,82
Résultat net	-43.145.890,76	-61.793.143,99
Ecarts actuariels sur les engagements postérieurs à l'emploi	-15.228.835,58	21.455.696,20
Quote-part dans le résultat non-réalisé des entreprises mises en équivalence	-1.263.149,48	1.212.828,15
Sous-total des éléments non recyclables en compte de résultats dans les périodes futures	-16.491.985,06	22.668.524,35
Total du résultat non-réalisé	-16.491.985,06	22.668.524,35
Total du résultat réalisé et non-réalisé	-59.637.875,82	-39.124.619,65
Total du résultat réalisé et non-réalisé attribuable aux:		
Actionnaires du Groupe	-59.931.849,14	-39.532.827,20
Tiers	293.973,32	408.207,55

Résultat d'exploitation avant subsides en capital, amortissements et pertes de valeur

L'exercice 2016 se clôture sur un résultat d'exploitation avant subsides en capital, amortissements et pertes de valeur de 79,7 millions €, contre 47,0 millions € en 2015, soit une hausse de 32,7 millions €.

Cette évolution s'explique par:

- une baisse des charges d'exploitation de l'ordre de 122,6 millions €,
- compensée en partie par une baisse des produits d'exploitation de l'ordre de 89,9 millions €.

La baisse des produits d'exploitation de 89,9 millions € peut s'expliquer par :

- une baisse du chiffre d'affaires de 22,8 millions €,
- une baisse des autres produits d'exploitation de 24,7 millions €, et
- une baisse des subsides d'exploitation de 61,5 millions €,
- compensées en partie par une hausse de la production immobilisée de 19,1 millions €.

La baisse des charges d'exploitation de 122,6 millions € peut s'expliquer par les éléments suivants :

- une hausse des approvisionnements et marchandises de 32,1 millions €,
- compensée en partie par une baisse des services et biens divers de 63,8 millions €,
- une baisse des charges de personnel de 13,6 millions € et
- une baisse des autres charges d'exploitation de 77,3 millions €.

La baisse des autres charges d'exploitation est principalement la conséquence des reprises des provisions (-53,9 millions €) et des réductions de valeur (-23,0 millions €).

Total des résultats réalisés et non-réalisés

Les amortissements et les pertes de valeur s'élevaient à 623,6 millions €, soit une baisse de 23,5 millions € par rapport à 2015. Les amortissements sur subsides en capital s'élevaient à 599,3 millions €, une baisse de 25,6 millions €.

Le résultat financier est négatif et se chiffre à 97,6 millions d'euros, une diminution de 15,7 millions € par rapport à 2015. Les produits financiers à hauteur de 127,2 millions €, dont 32,5 millions € en revenus d'intérêts liés aux placements, 40,5 millions € en ajustements à la juste valeur, 54,0 millions € en écarts de conversion et 0,2 millions € en autres produits financiers. Les charges financières d'un montant de 224,8 millions €, dont 83,6 millions € de charges financières proprement dites liées aux dettes, 112,8 millions € en ajustements à la juste valeur, 27,3 millions € en écarts de conversion sur dettes financières et 1,1 millions € en autres charges financières.

Le quote-part dans le résultat net des entreprises mises en équivalence est négatif et se chiffre à 0,4 millions € (2015 : 0,3 millions €).

Le résultat net s'élève à -43,1 millions € (2015 : -61,8 millions €).

Les résultats non-réalisés de -16,5 millions € (2015 : 22,7 millions €) résultent des différences actuariels des engagements postérieurs à l'emploi aussi bien chez Infrabel que chez HR Rail.

Le total des résultats réalisés et non-réalisés est de -59,6 millions € pour l'exercice 2016 par rapport à -39,1 millions € pour l'exercice 2015.

2. Bilan

	31/12/2016	31/12/2015
Immobilisations incorporelles	1.492.852.638,96	1.490.265.013,71
Immobilisations corporelles	17.614.711.335,42	17.329.042.895,02
Terrains	1.605.933.380,10	1.605.831.498,88
Constructions	469.378.454,78	426.895.040,32
Constructions ferroviaires	5.061.380.126,69	4.885.704.102,62
Infrastructure ferroviaire	7.166.532.537,76	6.605.539.470,94
Matériel roulant ferroviaire	77.590.216,97	80.878.790,46
Installations et équipements divers	539.814.122,21	477.700.381,01
Immobilisations corporelles en cours	2.694.082.496,91	3.246.493.610,79
Participations mises en équivalence	11.965.324,80	13.888.103,01
Autres immobilisations financières	599.248.990,87	578.397.896,40
Créances à plus d'un an	1.143.930.849,56	1.069.707.649,78
Instruments financiers dérivés	42.517.959,80	26.216.146,19
Impôts différés	0,00	6.440,40
Actifs non-courants	20.905.227.099,41	20.507.524.144,51
Stocks	247.481.386,27	252.952.818,25
Créances commerciales et autres débiteurs	424.613.382,44	521.663.732,78
Instruments financiers dérivés	0,00	0,00
Dépôts à terme	173.200.338,37	0,00
Trésorerie et équivalents de trésorerie	193.682.544,75	176.304.703,65
Actifs courants	1.038.977.651,83	950.921.254,68
Actifs détenus en vue de la vente	0,00	0,00
Total actif	21.944.204.751,24	21.458.445.399,19
Capitaux propres	982.580.391,67	982.580.391,67
Primes d'émission	299.317.752,80	299.317.752,80
Réserves consolidées	-121.227.967,86	-60.817.280,60
Capitaux propres du groupe	1.160.670.176,61	1.221.080.863,87
Intérêts minoritaires	4.644.585,08	4.350.611,76
Total des capitaux propres	1.165.314.761,69	1.225.431.475,62
Dettes pour avantages au personnel	179.855.343,72	164.671.196,12
Provisions	41.993.263,13	46.153.340,30
Dettes financières	2.956.652.566,41	3.220.109.021,82
Instruments financiers dérivés	49.649.273,57	66.579.734,98
Impôts différés	0,00	0,00
Autres dettes	588.480.622,38	575.544.130,07
Subsides en capital	14.923.910.789,04	14.613.950.343,56
Passifs non courants	18.740.541.858,25	18.687.007.766,85
Dettes pour avantages au personnel	83.440.596,16	79.366.366,03
Provisions	62.652.570,23	61.396.214,49
Dettes financières	484.650.754,39	57.389.055,56
Instruments financiers dérivés	10.197.992,28	8.797.283,05
Dettes commerciales	634.072.834,81	617.752.319,70
Impôts et autres taxes	23.840.676,40	21.658.003,21
Dettes sociales	10.139.772,27	11.555.873,30
Subsides en capital	554.163.993,10	512.277.876,84
Autres dettes	175.188.941,66	175.813.164,54
Passifs courants	2.038.348.131,30	1.546.006.156,72
Dettes liées aux actifs détenus en vue de la vente	0,00	0,00
Total des capitaux propres et des passifs	21.944.204.751,24	21.458.445.399,19

Le total bilantaire consolidé du Groupe au 31.12.2016 s'élève à 21.944,2 millions €, soit une hausse de 485,7 millions € par rapport à l'année précédente.

La structure bilantaire reste marquée par un volume important d'actifs immobilisés (20.905,2 millions €). Il s'agit essentiellement d'immobilisations corporelles (17.614,7 millions €), mais également d'immobilisations incorporelles (1.492,9 millions €), parmi lesquelles figure le droit d'exploitation (1.195,1 millions €), les immobilisations financières (611,2 millions €), les créances non-courantes (1.143,9 millions €) et les instruments financiers dérivés (42,5 millions €).

L'accroissement des immobilisations corporelles de 285,7 millions € est dû aux investissements réalisés en 2016.

Les autres immobilisations financières et les autres créances non-courantes augmentent respectivement de 20,8 millions € et de 74,2 millions € en comparaison avec 2015.

Le reste de l'actif se compose d'actifs circulants (1.039,0 millions €), qui se composent de 424,6 millions € de créances, 247,5 millions € de stocks, 193,7 millions € de trésorerie et équivalents de trésorerie, et 173,2 millions € de dépôts à terme.

Le passif est composé de 1.165,3 millions € de capitaux propres, dont 4,6 millions € d'intérêts minoritaires, 18.740,5 millions € d'engagements non courants et 2.038,3 millions € d'engagements courants.

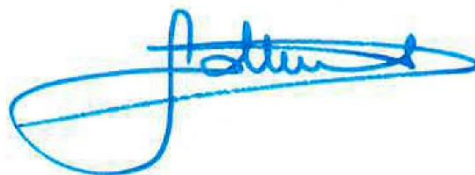
Les engagements non courants et courants se composent des subsides en capital pour 15.478,1 millions €, des dettes financières, y compris les instruments financiers dérivés, pour 3.501,1 millions €, des provisions et dettes pour avantages au personnel pour 367,9 millions € et d'autres dettes, comme les dettes commerciales, dettes sociales, impôts et autres dettes, pour un total de 1.431,7 millions €.

Etabli à Bruxelles le 25 avril 2017

Au nom du Conseil d'administration,



Herman De Bode
Président du Conseil d'administration



Luc Lallemand
Administrateur délégué