

Rapport annuel consolidé 2017 aux actionnaires d'Infrabel

Rapport annuel du Conseil d'administration à l'Assemblée Générale
des Actionnaires du 16 mai 2018



Introduction : mentions obligatoires dans le Rapport annuel

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

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 2017, conformément aux prescriptions légales et statutaires.



Situation du Groupe

1. Nos priorités, au cœur des événements marquants

Ce premier sous-chapitre du rapport relate chronologiquement les événements marquants qui ont ponctué 2017, en les mettant en liaison avec les priorités stratégiques d'Infrabel figurant au Plan d'Entreprise 2017-2020 :



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

Janvier // Février



Former les factionnaires via la réalité virtuelle, une première européenne

Le 25 janvier 2017, Infrabel a présenté aux Ministres Bellot et De Croo son tout nouveau simulateur 3D destiné à la formation des factionnaires, en présence de notre CEO, Luc Lallemand.

Ce simulateur plonge les factionnaires dans un environnement 3D réaliste où ils sont confrontés à des situations de travail concrètes. Le système enregistre les réactions du factionnaire. L'instructeur peut aussi adapter le scénario et y intégrer des événements inattendus. Pendant la simulation, le factionnaire porte des lunettes qui permettent d'adapter et de synchroniser la projection en temps réel sur les 4 écrans du simulateur. Depuis 2017, le passage dans le simulateur fait partie intégrante de la formation des futurs factionnaires.

Il s'agit d'une première européenne, pour laquelle Infrabel remporte également un RailTech Innovation Award. Grâce à cette réalisation, et à l'Award qui en découle, Infrabel confirme son statut en matière d'innovation dans le domaine qui lui tient le plus à cœur : la sécurité.





Un réseau plus sûr avec l'ETCS et une signalisation modernisée

Infrabel travaille sans relâche pour améliorer le niveau de sécurité sur le réseau ferré belge. En 2017, la sécurisation du réseau ferroviaire s'est poursuivie sans relâche, conformément à notre Masterplan ETCS.

La combinaison du système d'aide à la conduite TBL1+, première étape de sécurisation du réseau finalisée en 2015 déjà, avec les différentes variantes du système de contrôle des trains ETCS interopérable, permettra de diminuer les risques de dépassement de signaux. Le réseau ferroviaire devrait être équipé d'ETCS pour 2022, le matériel roulant pour 2025.

L'équipement est toujours en cours, mais les chiffres de 2017 relatifs aux dépassements de signaux sont déjà encourageants : sur un total annuel d'environ 1,3 millions de trains roulant en voie principale, 55 ont dépassé un signal rouge cette année (0,0042%). On peut parler d'une baisse (-39,5%) par rapport à 2016, année au cours de laquelle 91 faits similaires avaient été recensés.

Infrabel est un précurseur en matière d'ETCS, puisque 24,76% de son réseau est déjà équipé de ce système de sécurité (y compris systèmes équivalents). Avec 1.613 km en voies principales, la Belgique dispose du plus long tracé équipé d'ETCS (y compris systèmes équivalents). 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.

Depuis sa création, Infrabel se concentre également sur la modernisation et la concentration des postes de signalisation, depuis lesquels sont commandés les signaux et les aiguillages. Il s'agit essentiellement de remplacer les postes de technologie « tout relais » par un système d'enclenchement électronique, de façon à gérer de plus grandes zones d'action depuis un seul poste de signalisation. Ceci donne aux équipes une meilleure vue d'ensemble, et accélère la prise de décision ainsi que sa qualité.

La seconde phase de cette modernisation, actuellement en cours, doit permettre de concentrer toute la signalisation au sein de 10 salles de signalisation. Elle s'achèvera en 2024. En 2017, l'exécution du programme de modernisation a permis d'atteindre le nombre de 31 cabines (contre 311 en 2005). Ce programme est l'un des aspects principaux du New Traffic Management, avec l'introduction d'une séparation des fonctions opérationnelles de régulation du trafic et des fonctions de sécurité ainsi que d'un nouveau système informatique de régulation du trafic permettant, entre autres, de disposer d'une meilleure vision sur la situation actuelle et future du trafic sur le réseau.



Un nouveau kit de sensibilisation pour réduire le nombre d'accidents aux passages à niveau

Le 17 février 2017 Luc Lallemand a présenté un nouveau kit de sensibilisation à la sécurité ferroviaire pour familiariser les enfants de l'enseignement primaire aux règles élémentaires de sécurité à respecter aux passages à niveau, en gare et le long de voies ferrées.

Par cette action, Infrabel veut encourager les professeurs de l'enseignement primaire à aborder la thématique de la sécurité ferroviaire dans le cadre scolaire et inciter ses collaborateurs à donner des séances de sensibilisation dans les écoles.

Le kit de sensibilisation est actuellement composé de 5 modules.

- **Module 1 – Sortie en gare avec les enfants**, afin de montrer et d'expliquer aux enfants les différentes installations en gare et au passage à niveau, ainsi que les dispositifs de sécurité ;
- **Module 2 – Présentation théorique**, un premier aperçu théorique des règles de sécurité ferroviaire ;
- **Module 3 – Jeu de l'oie géant** sur la sécurité aux abords des voies ferrées (module à emprunter uniquement) ;
- **Module 4 – Jeu de société « Les Experts du Rail »**, spécifiquement destiné aux enfants de 5e et 6e primaire ;
- **Module 5 – Les affiches de sécurité thématiques** (au passage à niveau, en gare et le long des voies), accompagnées de questions et d'illustrations.

Malgré les mesures prises par Infrabel en matière de sécurisation et de sensibilisation du public, 9 personnes ont encore perdu la vie à un passage à niveau en 2017. Au total, 51 incidents majeurs ont été recensés. L'imprudence et le non-respect du code de la route sont les premières raisons de ces drames évitables.

Depuis 2005, Infrabel a supprimé 335 passages à niveau. Au 1er janvier 2018, notre pays compte quelques 1.737 passages contre 2.072 en 2005. Il s'agit d'une baisse notable menée dans le cadre d'une politique visant à sécuriser davantage le réseau. 95% des passages à niveau publics sont équipés d'une signalisation dite « active ». Celle-ci comporte des feux, une sonnerie et/ou des barrières.

Mars // Avril



Fermeture exceptionnelle de la jonction Nord-Midi

C'était une première en plus de 30 ans : l'interruption du trafic ferroviaire entre les gares de Bruxelles-Nord et Bruxelles-Midi, pendant le dernier week-end d'avril 2017, a permis la finalisation dans un temps très court de la modernisation de la signalisation du grill intérieur de Bruxelles-Midi.

Inaugurée en 1952, la jonction « Nord-Midi » est un des tunnels ferroviaires les plus utilisés au monde: chaque jour de semaine, ses 6 voies sont empruntées par près de 1.200 trains du service intérieur et du trafic international. Il s'agissait de l'aligner sur les exigences les plus modernes en matière de fiabilité et de sécurité. Un chantier ambitieux, entamé en 2013, qui devrait s'achever fin 2019 avec l'informatisation totale de la signalisation (technologie EBP/PLP).

Travailler par phases aurait permis de maintenir le trafic certes, mais aurait engendré des retards quotidiens à des centaines de trains pendant une longue période. Le choix a donc été posé d'interrompre totalement le trafic pendant 3 jours. 200 personnes, mobilisées 24h/24, ont procédé au remplacement de 37 signaux et de la commande motorisée de 87 aiguillages situés entre la sortie de la gare du Midi et l'entrée du tunnel (gare de Bruxelles-Chapelle).

Ce saut technologique améliore à la fois la fiabilité du réseau, par le dédoublement des composants, et la sécurité des voyageurs, grâce à une supervision totalement informatisée du trafic. C'est également un préalable à la mise en œuvre du système ETCS et à la concentration de la commande de la signalisation de « tout Bruxelles » dans une seule nouvelle cabine.

La fermeture exceptionnelle de la jonction Nord-Midi est, en quelque sorte, la partie émergée de l'iceberg : depuis plusieurs années, un chantier global, beaucoup plus discret, est en cours dans le tunnel Nord-Midi, afin d'atteindre les exigences les plus modernes en matière de fiabilité et de sécurité. Les travaux de modernisation de la jonction « Nord-Midi », qui ont aussi inclus un renouvellement complet de la caténaire et des voies, s'achèveront fin 2018. Ils auront coûté environ 200 millions d'euros.



Le chantier Nord-Midi en chiffres

Menés en concertation avec le SIAMU (Service d'Incendie et d'Aide Médicale Urgente de la Région de Bruxelles), les travaux de la Jonction Nord-Midi ont déjà permis d'installer:

3 nouveaux accès de secours
 11 km de chemins de service
 11,3 km de caniveaux
 12 km de fibres de détection automatique d'incendie
 4 km de nouvelles conduites d'eau
 80 téléphones de secours
 15 armoires dotées de matériel d'urgence pour les pompiers
 30 chariots pliables destinés à transporter du matériel
 1.200 appareils d'éclairage/éclairage de secours
 67 caméras (dont 22 spécialement dédiées au repérage des intrusions)
 8.500 m² de murs résistant au feu

Mai // Juin



Infrabel présente son Plan d'Entreprise 2017 – 2020

Il s'inscrit avant tout dans un esprit de continuité par rapport à l'orientation stratégique générale des plans précédents, avec davantage de volontarisme encore quant au caractère indissociable des mesures et des conditions nécessaires à son exécution. Approuvé le 30 mai 2017, le Plan d'Entreprise 2017 – 2020 d'Infrabel tient compte d'un contexte budgétaire fortement réduit, et place résolument la préservation du plus grand intérêt des clients du rail au centre de son action, qu'il résume en 10 points :

1. Augmenter graduellement la sécurité d'exploitation du réseau ferroviaire
2. Veiller à la sécurité et au bien-être du personnel
3. Renforcer le niveau de sécurisation des actifs
4. Préserver une offre attractive de sillons
5. Offrir une gestion performante du trafic
6. Contribuer au maintien d'une ponctualité satisfaisante de la circulation de trains

7. Préserver au mieux la qualité de l'infrastructure, en adéquation avec les besoins d'exploitation
8. Maintenir des finances globalement saines
9. Améliorer l'impact sociétal de l'entreprise
10. Digitaliser et moderniser l'entreprise

Via son Plan d'Entreprise, Infrabel intensifiera les nombreux efforts déjà réalisés au cours des dernières années pour accélérer sa modernisation et sa transformation digitale, et ce notamment afin de réaliser davantage d'économies sur ses charges d'exploitation. En saisissant les nouvelles opportunités technologiques, nous voulons rendre nos processus plus modernes et plus performants. L'entreprise vise ainsi également à répondre aux attentes des jeunes générations.

Le plan pluriannuel d'investissement 2017-2020 (4,3 milliard d'euros) fait intégralement partie du Plan d'Entreprise. La sécurité reste la priorité absolue. Infrabel consacre un budget de 1,3 milliard d'euros à la sécurisation du réseau ferroviaire. Il s'agit notamment du déploiement du programme de sécurité ETCS, de la modernisation et la concentration des cabines de signalisation, de la suppression de passages à niveau et de la sécurisation des grands tunnels.

L'investissement total pour le pilier « Sécurité et Ponctualité » s'élève à 2,5 milliard d'euro. Il s'agit notamment de tous les travaux de maintien en état de l'infrastructure ferroviaire : renouvellement du réseau, concentration et modernisation des Centres Logistiques Infrastructure, acquisition de trains de travaux et de trains de mesure). Infrabel poursuivra enfin son vaste programme de digitalisation : lancé en janvier 2013, il comprend notamment la mise en œuvre d'outils de maintenance prédictive et la formation dans un simulateur 3D pour 1.600 factionnaires.

Une troisième priorité est l'extension de capacité, à travers l'achèvement des programmes en cours tant pour la construction de nouvelles infrastructures ferroviaires que de nouveaux dispositifs d'accueil des voyageurs. Au rang de ces projets, on trouvera l'extension du faisceau de Kinkempois (gare de formation en région liégeoise), la poursuite des travaux du contournement de la gare de Malines (dit « By-Pass de Mechelen »), ou encore l'aménagement de 2 voies supplémentaires entre Gand et Bruges.

Pour tous ces projets, le « PPI 2017-2020 » prévoit un montant de 500 millions d'euros auquel s'ajouteront les moyens dégagés par l'Etat fédéral dans le cadre du « Plan Stratégique Pluriannuel d'Investissement 2018-2031 » (voir ci-après).



Déraillement d'un train de marchandises entre Aubange et Athus

Le 19 mai 2017, un train de marchandises à destination de l'Italie déraille entre Aubange et Athus, sur la ligne 165, qui relie les ports belges au sud de l'Europe et occupe la deuxième place belge en termes de transport de marchandises. Aucun blessé n'est à déplorer, mais les dégâts à l'infrastructure sont importants: 26 km de voies, 13 km de traverses en béton (soit 21.700 pièces), 7 aiguillages et le revêtement de différents passages à niveau sont endommagés. Le coût des travaux est estimé à 5 millions d'euros.

Le lendemain, un camion militaire tombe d'un pont de l'E411 et termine également sa course sur les voies de la ligne 165, entre Bertrix et Libramont, endommageant fortement la caténaire des deux voies et pliant des portiques. Deux militaires présents à bord du camion sont légèrement blessés.



Job Days: une action de recrutement hors normes

Une grande partie du personnel d'Infrabel partira à la retraite dans les années à venir. Trouver des personnes compétentes pour les remplacer, et répondre de la sorte aux objectifs fixés par le Plan d'Entreprise, constitue un sérieux défi, notamment en Flandre et dans le domaine technique. Voilà pourquoi, après l'expérience prometteuse d'un Job Day à Courtrai, Infrabel a développé cette approche en organisant 12 Job Days régionaux en 2017. Le principe : la découverte des nombreux métiers d'Infrabel, un speed dating... et la possibilité de repartir le jour-même avec un contrat. Au total, 347 nouveaux collaborateurs ont ainsi été engagés directement en 2017, sur un total de 3.523 candidatures.





9 éoliennes supplémentaires pour le parc Greensky

Projet durable de production d'énergie renouvelable mené de concert par Infrabel, ENGIE Electrabel, la Ville de Saint-Trond et l'Intercommunale Bruxelloise d'électricité (IBE), le parc éolien Greensky s'agrandit en 2017. En ce mois de mai, 9 nouvelles éoliennes sont mises en service le long de l'E40, sur les communes de Lincent (5), Orp-Jauche (1), Hélécine (1) et Hannut (2).

Ce projet d'envergure, surnommé « Train à Voile », est unique en son genre : l'électricité qui ne peut pas être utilisée par les trains ou les installations d'Infrabel est injectée dans le réseau public d'Elia. En principe, 170 trains peuvent utiliser l'électricité venant de Greensky chaque jour sur la ligne TGV Louvain-Liège (LGV2) et sur les lignes classiques Louvain-Liège (L36) et Landen-Hasselt (L21).

Il sera aussi, à terme, l'un des plus grands parcs éoliens de Belgique, avec 25 éoliennes, réparties sur 6 communes, 4 provinces et les 2 Régions. Les 16 mâts installés à ce jour assurent une production annuelle de 94.000 MWh, soit l'équivalent de la consommation de 26.000 ménages, et évitent le rejet de 42.000 tonnes de CO₂.

Greensky traduit la stratégie environnementale d'Infrabel, qui entend renforcer la position du train en tant que moyen de transport durable. Infrabel veut également intégrer sa politique environnementale dans les processus quotidiens de l'entreprise et éveiller la conscience environnementale de ses collaborateurs.





Infrabel participe à la création d'un centre de sauvegarde pour les reptiles de Wallonie

La réfection, en cours depuis plusieurs années, de la ligne 162 Namur-Arlon, a réservé une surprise de taille à Infrabel et sa filiale TUC RAIL : quand elles ont sollicité les permis pour la portion située entre Lavaux (Léglise) et Habay, mi-2016, elles ont appris l'existence, sur une distance de 6 à 8 km, de l'une des plus grandes colonies de couleuvres coronelles de Belgique.

La Coronelle lisse (ou Couleuvre coronelle) est un petit serpent inoffensif inféodé aux milieux chauds et secs situés au sud du sillon Sambre-et-Meuse. Au cours des 150 dernières années, l'espèce a profité du réseau ferroviaire pour développer des populations abondantes, mais a subi, parallèlement, une régression importante ailleurs en Wallonie.

Les travaux entrepris par Infrabel consistent notamment en un renouvellement des caniveaux en béton dans lesquels sont logés les câbles électriques, devenus avec le temps un refuge pour les couleuvres. Le chantier a donc fait l'objet d'une dérogation à la loi sur la conservation de la nature délivrée par le Département de la Nature et des Forêts (DNF) du SPW sous réserve du respect de certaines conditions, dont le sauvetage de la majorité des individus en vue de les relâcher sur place à la fin des travaux. L'opération de capture, dont le coût de 20.000 euros a été pris en charge par Infrabel, a été confiée à une société spécialisée.

Ce projet s'inscrit dans la préservation de la faune.

Juillet // Août



Infrabel relie les sites de production et d'exploitation de Carmeuse

Infrabel et l'entreprise Carmeuse ont signé un protocole d'accord, prévoyant la remise en fonction d'une ligne déferrée il y a plus de 30 ans : la L136. Ce « nouveau » raccordement doit permettre à Carmeuse de relier son nouveau site d'exploitation de Hemptinne à son usine de production de chaux d'Aisemont, à 35 kilomètres.

La ligne 136 a été créée en 1853. Elle reliait alors Walcourt avec Florennes dans le prolongement de la ligne 132 (Charleroi-Mariembourg/Couvin), et permettait le transport de minerais des carrières de l'Entre-Sambre-et-Meuse vers les usines sidérurgiques. Sa fermeture et son démantèlement ont eu lieu en 1986, faute de demande de sillons. Elle

renaîtra là où l'on distingue encore l'assiette des voies démontées il y a 30 ans, sur une distance de 3.350 m, et prendra son embranchement sur l'actuelle ligne 132, à proximité d'une carrière déjà existante de l'entreprise Solvay.

Quatre des cinq sites belges d'exploitation de calcaire de Carmeuse étaient déjà connectés au réseau ferroviaire. Prévus pour du transport lourd et fréquent, respectueux de l'environnement, le cinquième raccordement permettra d'éviter l'émission de quelque 10.000 tonnes de CO₂ par an, soit l'équivalent du passage annuel de 100.000 camions.

Grâce à ce « nouveau » raccordement, Carmeuse témoigne de son investissement dans la région pour les 50 ans à venir. Infrabel pourra, quant à elle, renforcer l'utilisation de la L132 Charleroi-Mariembourg.

Le protocole d'accord intervenu entre Carmeuse et Infrabel prévoit, sauf nouvelle contrainte extérieure, le début des travaux pour le 1^{er} septembre 2019.





Un week-end marathon pour rénover la ligne Hasselt – Tongres

72 heures seulement ont suffi pour améliorer la sécurité et optimiser la qualité du trafic ferroviaire de la ligne stratégique Hasselt – Tongres (L34). Les 25 kilomètres de ce trajet ont été modernisés au cours d'un véritable chantier-marathon, afin d'incommoder le moins possible les voyageurs.

De nombreux travaux ont ainsi pu être réalisés en plusieurs endroits, dans un laps de temps très court. Du dimanche 13 août au mercredi 16 août, des dizaines de collaborateurs, plusieurs trains de travaux et grues de chantier ont assidûment participé aux travaux de renouvellement entre Hasselt et Tongres.

- En gare de Hasselt, les rails et les aiguillages ont été renouvelés.
- Sur le tronçon Hasselt – Bilzen, des rails ont été renouvelés, des travaux de câblage ont été effectués et des tranchées creusées.
- Sur le tronçon Bilzen – Tongres, des rails et des traverses ont été renouvelés, des bermes tondues et le passage à niveau d'Eldersbroek a été complètement rénové.
- En gare de Tongres, un train de travaux a procédé à l'entretien de la caténaire de toutes les voies à quai.

Le coût de l'ensemble du renouvellement de la principale ligne limbourgeoise s'élève à 4 millions d'euros et s'inscrit dans le cadre du renouvellement et de l'entretien continu de l'infrastructure ferroviaire par Infrabel.

Ce week-end marathon répond aussi à la volonté d'Infrabel de « massifier les travaux », notamment en les coordonnant de manière optimale.



Infrabel et TUC RAIL au cœur des grands projets belges de mobilité

Infrabel entretient un dialogue permanent avec de nombreux partenaires aussi bien internes qu'externes, dont font partie ses clients, son personnel ou de manière plus générale, la société belge dans son ensemble. Obtenir et conserver leur confiance est essentiel à ses yeux. C'est pourquoi Infrabel est à l'écoute de leurs attentes et veut y répondre aux mieux.

La nouvelle autoroute A11, au sud du port de Zeebruges, relie les routes régionales N31 (Bruges – Zeebruges) et N49 (Anvers – Knokke-Heist). Elle doit permettre d'améliorer fortement la mobilité dans et autour du port, et favoriser également l'intermodalité, dont le trafic ferroviaire, dans le port.

Le tracé de l'A11 traverse de nombreuses installations ferroviaires : il s'est avéré nécessaire de construire de nouveaux ponts et de nouveaux tunnels, et de démolir certains ponts existants. Plusieurs passages à niveau sur le tracé ont été totalement rénovés, l'un d'eux a été supprimé et les caténaires ont été adaptées à la nouvelle situation. Des centaines de mètres de câbles et de canalisations ont été déplacés. Enfin, Infrabel et TUC RAIL ont optimisé la commande locale et la protection du pont mobile surplombant le Canal Baudouin.

La Région flamande a investi un total de 674 millions d'euros dans la réalisation de ce « chaînon manquant ».



Votre vie n'est pas une illusion : opération estivale contre le trespassing

Traditionnellement, juin et juillet sont des mois propices au phénomène de trespassing. Puisque des dizaines de milliers de jeunes empruntent le train pour se rendre aux festivals de musique de l'été, Infrabel organise une action de sensibilisation originale et digitale au cours des 7 grands festivals musicaux belges de l'été. Au cœur de cette campagne : le conteneur de sensibilisation « The BOX » by Infrabel.

En 2016, une enquête nationale menée par Infrabel pour connaître les comportements à risque et les publics cibles dans le cadre du trespassing avait établi un profil type du « trespasseur » : un homme, urbain, entre 18 et 34 ans et qui utilise le train. Les nombreuses mesures (contrôles, caméras de surveillance, suppressions de passages à niveau, tapis anti-intrusion ou campagnes de sensibilisation) mises en place n'empêchent pas le nombre d'intrusions sur le domaine ferroviaire d'augmenter.

L'acteur principal de la nouvelle campagne de sensibilisation d'Infrabel est un illusionniste. Il invite les festivaliers dans « The BOX » pour un tour interactif avec une tablette. Sur son écran, on peut voir un mannequin qui circule le long des voies et qui, pour gagner du temps, les traverse là où c'est interdit. Il est alors happé par un train. Comme ce n'est qu'un jeu, l'illusionniste peut ramener le mannequin à la vie, en lui donnant, au sens figuré, la vie de l'un des festivaliers. Ainsi, celui-ci peut poursuivre son chemin et traverser les voies comme il se doit, via un pont, un passage à niveau ou un passage souterrain. Le message de l'illusionniste est bref et ferme : « Ne circule jamais sur les voies, car ta vie n'est pas une

illusion comme dans mon show ». Pour finir, le magicien fait apparaître des bouchons d'oreilles à partir de sa tablette, un cadeau bien utile pour les festivaliers.

En souvenir, les festivaliers peuvent se faire prendre en photo sur notre stand, imprimer cette photo et la partager sur les médias sociaux avec le hashtag #NoTrespassing.

2017 reste cependant une année noire en matière de « trespassing » : 7 personnes ont perdu la vie et 7 autres ont été grièvement blessées. Les trespassers auront provoqué chaque jour plus de 6 heures de retard.

Septembre // Octobre



Inondations à Saint-Josse-ten-Noode : les équipes d'Infrabel ont travaillé d'arrache-pied !

Le 7 septembre, une fuite d'eau dans le réseau Vivaqua à Saint-Josse-ten-Noode a inondé le tunnel ferroviaire de la ligne 161 et provoqué l'interruption complète du trafic entre Bruxelles-Nord et Bruxelles-Schuman. Les voies ont été recouvertes d'une couche de boue sur une distance de 700 mètres.

Il n'aura fallu que 11 jours de travail aux équipes d'Infrabel pour réparer les dégâts : remplacer le ballast et les voies sur une distance de 700 mètres, renouveler l'assiette sur 300 mètres et retravailler partiellement les fondations en raison de fuites d'eau supplémentaires. Tous les câbles, la signalisation, les balises TBL1+ et la caténaire ont été vérifiés avant la remise en service des voies.





Une station-service en primeur dans le port d'Anvers

En partenariat avec l'entreprise pétrolière G&V Energy Group, Infrabel a investi dans une station-service écologique moderne installée dans le Port d'Anvers. Depuis le 16 octobre, tous les opérateurs ferroviaires peuvent faire le plein de carburant et facilement, à toute heure du jour ou de la nuit, rapidement : les plus grosses locomotives sont ravitaillées en moins d'un quart d'heure, à une vitesse de maximum 500 litres à la minute.

Construite dans le respect de normes environnementales strictes, la station est contrôlée par l'OVAM, la société publique pour les déchets de la région flamande. Elle est équipée d'une installation de séparation de liquides et d'une dalle en béton, destinée à éviter toute pollution du sol.

En 2018, Infrabel investira dans une seconde station-service publique dans la zone portuaire, à Anvers-Rive gauche. Le réseau ferroviaire belge comptera alors un total de 5 stations-services publiques pour trains. Zeebruges, Genk-Marchandises et Gand-Maritime ont montré le bon exemple.

Novembre // Décembre



Infrabel remporte plusieurs awards

Railpads, Bruxelles-Schuman, Smart Railway : les innovations d'Infrabel ont reçu une abondance de prix et d'Awards en ce mois de novembre. Retour sur les plus grandes réussites.

Railpads : la reconnaissance de la Chambre

Infrabel réalise une première européenne avec la mise au point d'un dispositif contre le bruit qui réduit de moitié les nuisances sonores du trafic ferroviaire. Il s'agit du développement de la nouvelle génération de railpads, ces amortisseurs en caoutchouc qui, placés entre les rails et les traverses en béton, permettent de réduire le bruit de 3 décibels en moyenne. Soit une réduction de 50% des nuisances par rapport à la génération de railpads précédents. Un résultat à ce point remarquable qu'il attire les gestionnaires de plusieurs infrastructures étrangères.

Entamée en février, la production des nouveaux railpads a déjà permis d'équiper un peu plus de 40km de voies. L'objectif est d'installer ce dispositif lors de travaux de renouvellement de voies et d'en équiper à terme l'ensemble du réseau ferré belge, soit environ 300.000 traverses par an. Le coût de ces railpads est d'environ 1 euro par mètre courant.

La Chambre des Députés a salué cette nouveauté.

Bruxelles-Schuman : prix d'urbanisme 2017

La Fédération Bruxelloise de l'Urbanisme a décerné ses "Règles d'Or", dans la catégorie Mobilité, à la rénovation de la gare multimodale de Bruxelles-Schuman. Partie prenante de ce projet ambitieux aux côtés de Beliris et la STIB, Infrabel a apporté son expertise et son savoir-faire pendant la réalisation des travaux.

Les jours de semaine, la gare de Bruxelles-Schuman voit passer 346 trains. Elle a été entièrement transformée en vue de la mise en service de la liaison Watermael-Schuman-Josaphat (Ligne 161A). L'investissement couvrant l'ensemble de la liaison s'est élevé à 564 millions d'euros.

La mesure de la consommation d'énergie

Chaque année, le Bureau de Normalisation (BNB) récompense quatre experts participant au développement des normes en Belgique. Notre collègue Bart Van der Spiegel a fait partie des élus en 2017, pour son travail sur la mesure de la consommation d'énergie à bord des trains et l'échange d'informations, qui a abouti à la mise au point d'une norme pour les compteurs, d'un protocole d'échange d'informations et du cadre régulateur.

Un compteur d'énergie permet une facturation de la consommation exacte et de circuler de manière peu énergivore. Des outils destinés à aider les conducteurs de train à adopter une conduite moins énergivore sont actuellement en développement, en collaboration avec les entreprises ferroviaires.

Smart Railway : Trends Digital Pioneer Award

En tant que gestionnaire d'infrastructure, Infrabel est en tête du peloton européen en matière de bonnes pratiques et d'innovation dans le domaine de l'entretien des infrastructures ferroviaires. C'est ce que révèle une étude internationale récente de Price Waterhouse Coopers et Mainnovation portant sur 280 compagnies. En remportant le Trends Digital Pioneers Award dans la catégorie Logistique et Support d'entreprise, Infrabel reçoit aussi une très belle reconnaissance des mesures importantes prises en faveur de la

numérisation et de l'innovation, pour un trafic ferroviaire sûr et ponctuel.

Parmi les initiatives d'Infrabel, nous retiendrons :

Smarter M

Une infrastructure « SMART », donc intelligente, est une infrastructure dont les composants envoient un signal lorsqu'ils doivent être entretenus ou renouvelés, ou lorsqu'ils sont déficients. Ce monitoring à distance permet aux experts d'analyser chaque information digitale reçue et conduit à une gestion intégrée des actifs. Après cette analyse de données, les ressources matérielles et les équipes d'intervention peuvent être planifiées de manière optimale.

La technologie « Monitoring » est composée de capteurs de mesure et capteurs visuels qui envoient des informations structurées vers un serveur. Ces données centralisées sont ensuite analysées par des experts qui identifient les besoins en intervention de maintenance ou en renouvellement d'installations. La tendance est donc aujourd'hui à une maintenance prédictive, grâce à laquelle l'infrastructure ferroviaire signale elle-même les interventions nécessaires. Ce vaste programme représente un grand pas en avant dans l'amélioration des processus d'entretien et leur digitalisation, la planification et l'organisation des travaux d'entretien, la gestion des bases de données des actifs et l'implémentation de nouvelles technologies.

Les trains de mesure

Différents types de trains de mesure sont utilisés aujourd'hui pour mesurer l'infrastructure ferroviaire : balises ETCS-TBL1+, géométrie dynamique de la voie, géométrie dynamique du fil de contact caténaire, réception du signal GSM-R, géométrie dynamique des aiguillages. Le train de mesure de la géométrie des aiguillages est l'innovation majeure de 2017. Ce nouvel équipement de mesure permet de relever toutes les cotes de géométrie de l'aiguillage et de les comparer aux références de sécurité. Lorsque des mesures intermédiaires et/ou complémentaires doivent être réalisées, les aiguillages sont mesurés manuellement par le biais d'outils numériques composés de lattes de mesures digitales. Les données sont également stockées et centralisées, de manière à uniformiser les analyses des données.

RailView

Le Street View ferroviaire d'Infrabel récolte des données précises de localisation des actifs, ainsi que la géométrie des voies parcourues, nécessaires aux études ETCS et à la maintenance préventive. RailView sert aussi à vérifier la distance de visibilité des signaux et la longueur des quais. Ces images sont régulièrement mises à jour grâce aux caméras

installées dans le poste de conduite de nos trains de mesure EM202 et EM203. RailView est une déclinaison de GeoRamses, le portail d'accès à la documentation technique des actifs d'I-AM (signaux, aiguillages, plans de signalisation, de sectionnement, etc.). L'inventaire technique Ramses est la base du système InfraGIS, le successeur de GeoRamses, qui sera, lui, fondé sur les inventaires RIAM (Rail Infrastructure Asset Management).

Tablettes

Les agents affectés à la maintenance des voies et de la signalisation se rendent aujourd'hui sur le terrain munis de tablettes tactiles, sur lesquelles ils consultent leurs ordres de travail et leurs documentations, et encodent les données de constatations et de corrections sous forme digitale et structurée. Grâce à une gestion numérique centralisée de toutes les informations, Infrabel assure un suivi plus efficace, plus efficient et plus rapide des travaux de maintenance. 450 techniciens sont déjà équipés de ce nouvel outil de travail.

Drones

Principalement utilisés pour le contrôle des antennes GSM-R, ils devraient permettre, à terme, l'inspection des caténaires ou des ouvrages d'art, dont l'accès n'est pas toujours aisé. Ils sont également utilisés pour divers reportages.

Simulateur 3D

Les factionnaires, dont la mission est de veiller à la sécurité de leurs collègues qui travaillent sur les voies par l'annonce à distance de l'arrivée des trains, sont formés depuis 2017 dans un environnement virtuel, en 3D et interactif (cf. plus haut).



Et pourtant, deux accidents graves endeuillent l'année

Le 18 février 2017, un train effectuant la liaison Louvain - La Panne et transportant une centaine de voyageurs a déraillé, quelques centaines de mètres après avoir quitté Louvain. Un mort et 27 blessés étaient à déplorer.

A ce premier deuil, s'ajoutera un second, plus tard dans l'année.

L'opération d'évacuation d'un train accidenté sur la Ligne 112 reliant La Louvière à Charleroi aura des conséquences dramatiques, le 27 novembre. Après s'être détaché du train de secours qui le remorquait, le train évacué a heurté l'équipe d'Infrabel qui réparait les voies,

tuant deux agents et en blessant grièvement deux autres. Cinq autres personnes seront également blessées, lorsque ce même train terminera sa course contre un train de voyageurs. Infrabel, ce jour-là, est frappée au plus profond de son cœur de cheminots.

En marge des enquêtes ouvertes par le Parquet, Infrabel s'est mobilisée pour apporter un maximum de soutien aux familles des victimes.



Paroi rocheuse de Beauvallon : la « tranchée couverte » est terminée

C'est l'un des plus importants chantiers entrepris ces dernières années : la construction d'une tranchée couverte de 250 mètres destinée à protéger le trafic d'un éboulement à hauteur de Beauvallon, sur la ligne 161 Namur-Ottignies, a pris fin le 8 décembre, après une quinzaine de mois de trafic adapté et limité.

La tâche semblait pourtant colossale : après l'excavation de 30.000 m³ de roches et de terre, la couverture de béton (13.500 m³ de béton armé) a été construite en deux temps, en veillant au maintien en service d'une voie. Avec un passage de 160 trains par jour, la ligne est en effet l'une des plus denses du réseau. Y réaliser de tels travaux de génie civil imposait un véritable défi en matière d'organisation du trafic ferroviaire.

Au printemps 2018, l'espace situé au-dessus de la tranchée sera remblayé à l'aide de quelque 25.000 m³ de terre. En accord avec le Département de la Nature et des Forêts (DNF) de la Région wallonne, de la végétation y sera plantée afin de reconstituer un milieu naturel et favoriser le retour de la faune.

Au total, Infrabel a consacré 8 millions d'euros à ces travaux. La sécurisation des 40 sites du réseau ferroviaire jugés les plus instables a nécessité 10 km de parois et 40 millions d'euros en 15 ans.



GoBlue: la transformation culturelle est en marche

Comme il est de coutume chaque année, les 25 et 26 octobre, Infrabel a rassemblé ses cadres à l'occasion des « Executive Days » annuels : une journée d'étude stratégique sur les réalisations de l'année écoulée et les défis pour l'avenir. Ces défis sont aussi bien internes qu'externes.

Le monde VUCA (Volatile, Uncertain, Complex and Ambiguous) et la technologie numérique ont complètement transformé notre quotidien au cours de la dernière décennie. Notre smartphone, ainsi que les médias sociaux, ont pris une place centrale ; une grande partie de nos occupations se déroulent en ligne. En tant qu'entreprise, Infrabel ne s'est cependant pas digitalisée au même rythme. Ces évolutions, couplées à un défi exceptionnel en matière de recrutement (voir « Job Days : une action de recrutement hors normes »), font qu'Infrabel, en tant que prestataire de services et en tant qu'employeur, doit se préparer à un avenir numérique « propice aux millenials ».

C'est pourquoi, Infrabel a lancé //GoBlue, un programme global de transformation, reposant sur 3 piliers :

- En plus des projets opérationnels existants, le pilier « Technology » fournit aux collaborateurs les bons outils pour pouvoir effectuer leurs tâches quotidiennes de manière aussi fluide et efficace que possible.
- Le pilier « Place » met l'accent sur la création d'un environnement de travail dynamique, avec des espaces de travail et des moyens adaptés à la nature du travail.
- Le pilier « People » vise une culture d'entreprise constructive centrée sur l'atteinte de résultats (ambitieux mais réalistes), l'innovation et l'aspect humain. L'accent est mis sur l'autonomie et le sens des responsabilités de chaque collaborateur, sur un dialogue constructif et sur le travail d'équipe.



Infrabel aide la SNCB à concevoir un plan de transport innovant

Répondre au mieux à l'ensemble des demandes de sillons des clients (entreprises ferroviaires et candidats non entreprises ferroviaires) est une des missions majeures du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire.

C'est dans ce cadre qu'Infrabel a aidé la SNCB, l'entreprise ferroviaire en charge du transport public intérieur de voyageurs, à concevoir son plan de transport, dans le respect de l'obligation de non-discrimination dans l'allocation des sillons. Elle a également veillé à combiner de manière optimale la détermination de fenêtres travaux, la définition de sillons préétablis, conformément aux prescrits européens, pour le fret ferroviaire, et l'allocation de

sillons à l'ensemble des entreprises ferroviaires ou des candidats non entreprises ferroviaires.

Le résultat correspond, et contribue, à plusieurs des priorités d'Infrabel. L'utilisation judicieuse de la capacité de l'infrastructure maximise le nombre de demandes des clients auxquelles Infrabel peut répondre, et contribue également à une meilleure ponctualité sur le réseau. De même, en travaillant d'une part à une stabilisation des temps de parcours en collaboration avec la SNCB, et en soutenant d'autre part le fret ferroviaire (notamment grâce à une offre de sillons internationaux répondant aux critères des Rail Freight Corridors), Infrabel veut répondre au mieux aux attentes de la société.

Pour sa part, Infrabel a développé en outre un outil informatique de micro-simulation du trafic destiné à détecter les conflits (le ralentissement ou la mise à l'arrêt d'un ou de plusieurs trains pour des raisons de sécurité) au sein des gares. Après la détection des conflits en pleine voie et embranchements en 2016, ce dispositif permettra à Infrabel de développer un plan de transport plus robuste, qui maximise l'utilisation de la capacité sur son réseau et augmente par conséquent la satisfaction de ses clients.



Le Conseil d'administration approuve un Plan Stratégique Pluriannuel d'Investissement 2018-2031

En complément des investissements prévus dans le cadre du « Plan Pluriannuel d'investissement 2017-2020 » approuvé le 30 mai 2017, le Conseil d'administration d'Infrabel a arrêté en décembre le « Plan Stratégique Pluriannuel d'Investissement 2018-2031 » (cf. plus haut). Le financement complémentaire proposé par le gouvernement fédéral permettra notamment la relance des travaux du RER et la réalisation d'un certain nombre de priorités régionales.

Le 31 mars 2017, le gouvernement fédéral avait en effet décidé de consacrer un milliard d'euros à la réalisation d'un ensemble de projets et de travaux d'importance stratégique majeure pour la mobilité ferroviaire. Parallèlement à ce milliard, le gouvernement fédéral prévoit la mise en œuvre des préfinancements wallons encore disponibles (préfinancement Gosselies et préfinancement LLN), complétés du solde encore disponible du Fonds RER. Le Plan Stratégique Pluriannuel d'Investissement d'Infrabel a été élaboré en étroite collaboration avec la SNCB pour les projets qui seront réalisés en commun. Le montant total du PSPi (Infrabel + SNCB) est de 1,362 milliard d'euros.

Les régions apporteront des cofinancements pour l'exécution de certains projets prioritaires à hauteur de 100 millions d'euros pour la Région flamande et de 32,5 millions d'euros pour la Région wallonne.

2. Positionnement du Groupe

En janvier 2017, l'entreprise ferroviaire HSL Polska, qui avait déjà obtenu en décembre 2016 son certificat de sécurité partie B pour la Belgique, a fait circuler ses premiers trains de marchandises sur notre réseau.

Fin 2017, il y avait ainsi 12 opérateurs fret agréés sur le réseau belge : Lineas, Captrain, CFL Cargo, Crossrail, DB Cargo Rail Nederland, DB Cargo EuroCargoRail, Europorte, RailTraxx, Rotterdam Rail Feeding, SNCF Fret, Rurtalbahn Cargo Nederland et HSL Polska.

Dans le secteur du 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, tous domaines confondus.

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

L'activité des entreprises ferroviaires (y compris les associations touristiques¹ et organisme notifié) pour l'année 2017, qui s'exprime en train-kilomètres effectifs² et non-effectifs, a légèrement diminué par rapport à 2016, pour atteindre **105,47 millions de train-kilomètres**. Cette diminution s'explique principalement par la baisse du nombre de train-kilomètres non-effectifs.

Le montant total de la redevance³ d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire (incl. associations touristiques et organisme notifié) a atteint **728,96 millions €**, soit une hausse de 3,77% par rapport à l'année précédente. La raison de cette hausse de redevance, alors que

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. Il importe de préciser que plus aucune association touristique ne circule sur notre réseau ferroviaire depuis 2017.

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). Il convient de souligner que depuis la Décision D-2015-11-S du 15 octobre 2015 du Service de Régulation du Transport ferroviaire et de l'Arrêt de la Cour d'Appel du 30 novembre 2016, Infrabel a été dans l'obligation d'abandonner la facturation forfaitaire du produit « YourShunts ». Dès lors, l'entreprise s'est vue contrainte de n'appliquer qu'exclusivement l'utilisation de la formule légale. Néanmoins, vu l'impossibilité technique d'appliquer cette formule, l'Excom du 17 janvier 2017 a décidé de ne plus facturer l'utilisation des capacités locales (YourShunts) aux entreprises ferroviaires (EF) jusqu'à ce qu'une autre solution soit mise en place.

les trains-kilomètres n'ont quasi pas évolué, est à attribuer principalement 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 et organisme notifié) a augmenté de 2,46% pour atteindre **79,50 millions de train-kilomètres**. Cette augmentation du volume de trafic peut s'expliquer par la forte diminution du nombre d'actions sociales⁴ (régionales) qu'a connu l'année 2017 par rapport à 2016 (2 jours contre 12 jours).

En ce qui concerne le trafic international voyageurs, le nombre de train-kilomètres effectifs en 2017 augmente également pour atteindre **5,53 millions de trains-kilomètres**, soit 1,40% de plus qu'auparavant.

En 2017, le segment du trafic marchandises a connu une croissance du nombre de ces train-kilomètres effectifs de 4,65% par rapport à 2016 c'est-à-dire, un total de **13,65 millions de train-kilomètres**.

Cela nous donne un nombre total de train-kilomètres effectifs pour l'ensemble des segments (excl. associations touristiques et organisme notifié) de **98,68 millions de trains-kilomètres** soit une augmentation de 2,70% en 2017.



⁴ Durant l'année 2017, le secteur ferroviaire a comptabilisé 2 jours d'actions sociales (i.e. grève) répartis comme suit : en octobre (du 9 (22h) au 10 octobre (22h)) et en décembre (du 18 (22h) au 19 décembre (22h)).

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

Le 2 février 2018, le Conseil des ministres a approuvé le Plan Pluriannuel d'Investissement 2017-2020 et le Plan Stratégique Pluriannuel d'Investissement 2018-2031 d'Infrabel.



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

PLAN D'ENTREPRISE ET PLAN PLURIANNUEL D'INVESTISSEMENT

L'arrêté royal du 25 décembre 2016 imposait à Infrabel l'établissement d'un plan d'entreprise (PE) qui intègre au premier chef la raréfaction des financements publics.

Approuvé par le Conseil d'administration du 30 mai 2017, ce Plan d'Entreprise 2017-2020 entend préserver le plus grand intérêt des clients du rail et rencontrer leurs attentes pour leur offrir l'assistance et les services nécessaires à leurs activités respectives, en agissant de manière conséquente par rapport aux moyens qui lui sont attribués.

L'enjeu de ce plan d'entreprise revient donc à limiter au maximum pour la clientèle, les impacts négatifs résultant des arbitrages effectués en raison des réductions budgétaires. Par conséquent, Infrabel intensifiera ses efforts pour accélérer sa modernisation et sa transformation digitale, notamment pour réaliser davantage d'économies sur ses charges d'exploitation (cf. chapitre 1.5).

En complément des investissements prévus dans le cadre du « Plan Pluriannuel d'investissement 2017-2020 » (PPI) approuvé le 30 mai à hauteur de 4,3 milliard d'euros, le Conseil d'administration d'Infrabel a approuvé le 18 décembre le « Plan Stratégique Pluriannuel d'Investissement 2018-2031 » (PSPI), préparé à la demande du Gouvernement. Le financement complémentaire de 1,149 milliard d'euros, proposé par le gouvernement fédéral, permettra la relance des travaux du RER et la réalisation d'un certain nombre de priorités régionales (cf. chapitre 1.5).

Le Plan Stratégique Pluriannuel d'Investissement d'Infrabel a été élaboré en étroite collaboration avec la SNCB pour les projets qui seront réalisés en commun. Le montant total représenté par le PSPI (Infrabel + SNCB) est de 1,362 milliard d'euros.

Les régions apporteront quant à elles des cofinancements pour l'exécution de certains projets prioritaires régionaux, respectivement à hauteur de 100 millions d'euros pour la Région flamande et de 32,5 millions d'euros pour la Région wallonne.

Le plan stratégique pluriannuel d'investissement 2018-2031 sera prochainement officialisé par la signature d'un nouvel accord de coopération entre l'Etat fédéral et les Régions.

LES DÉCISIONS EUROPÉENNES

Les fonds européens réservés au mode ferroviaire dans le cadre financier multiannuel (Multiannual Financial Framework) sont toujours en baisse et baisseront encore après le Brexit, de sorte qu'il est permis de douter que le budget européen pourra fournir les

ressources manquantes pour moderniser et digitaliser l'infrastructure européenne dans les années à venir.

Les travaux de mise en œuvre du pilier technique du 4ème paquet ferroviaire, votés en 2016, ont battu leur plein en 2017 et se poursuivront en 2018 et début 2019. Le basculement de compétences des agences nationales de sécurité vers l'Agence ferroviaire européenne (ERA) est en effet prévu à la mi-2019. Tous les acteurs du système ferroviaire, dont Infrabel, se préparent à ce glissement de compétences.

L'une des priorités que la Commission européenne s'est fixées en 2017 est d'encourager les accords négociés afin d'améliorer la compréhension réciproque dans les interactions humaines au cœur du système ferroviaire. En effet, au cours d'un accident survenu en 2017 en Allemagne, la compréhension entre machinistes et opérateurs des cabines de signalisation s'est avérée imparfaite et a posé la question de l'emploi des langues. Ce thème restera au sommet de l'agenda européen dans les années à venir et sera un point d'attention pour tous les gestionnaires d'infrastructure européens.

En ce qui concerne les Rail Freight Corridors, l'année 2017 a surtout été marquée par l'accident de Rastatt (DE) qui a affecté durant de longues semaines le trafic Nord-Sud en Europe. Infrabel a mis tout en œuvre pour dégager de la capacité afin d'absorber une partie du trafic sur son propre réseau. Suite à cet incident, les gestionnaires d'infrastructure européens et les Rail Freight Corridor ont commencé à développer des Contingency Plans à l'échelle européenne. La finalisation de ces plans se poursuivra en 2018.

L'année 2017 a vu également l'approbation par l'Assemblée Générale de RailNet Europe des principes du projet de TimeTabling Redesign (TTR). Celui-ci a pour but de revoir le calendrier d'allocation des capacités à l'échelle européenne, afin de coller au mieux aux desiderata des différents segments de marchés.

L'Europe a identifié 9 Core Networks Corridors multimodaux qui devraient être finalisés d'ici 2030. Trois d'entre eux traversent la Belgique : le North Sea-Baltic Corridor, le Rhine-Alpine Corridor et le North Sea-Mediterranean Corridor. D'ici 2030, les tronçons du réseau appartenant à ces corridors devront répondre à 5 critères, orientés principalement en faveur du trafic marchandises : être équipés pour les tractions électriques, supporter une charge de minimum 22,5 tonnes (fret) par essieu, autoriser une vitesse de référence (fret) de 100 km/h minimum, être équipés en ETCS (interopérabilité) et disposer de voies d'évitement de 750 mètres (fret) régulièrement espacées. Le réseau ferroviaire belge répond aujourd'hui presque entièrement à ces exigences : un nombre limité de tronçons du réseau n'y répondant pas parfaitement ont été identifiés et font actuellement l'objet d'un examen.

5. Risques auxquels le Groupe est exposé

L'Arrêté Royal du 25 décembre 2016 fixe les règles provisoires qui valent comme contrat de gestion et les dotations d'Infrabel pour les années 2017 à 2020, et entérine les économies annoncées précédemment, à savoir une diminution de 33%, ou de 2,4 milliards d'euros₂₀₁₆, de son montant total de subsides par rapport au contrat de gestion 2014 et au plan pluriannuel d'investissement 2013-2015.

La réduction des moyens affectés aux investissements a cependant été légèrement atténuée grâce à la mise à disposition du milliard d'euros « vertueux » approuvée par le gouvernement fédéral dans le cadre du plan stratégique pluriannuel d'investissement 2018-2031, lequel permettra notamment d'achever les travaux du RER.

Cet Arrêté Royal prévoit aussi le gel du niveau de la redevance d'infrastructure en ce qui concerne le service public de transport intérieur de voyageurs à son niveau de 2014 indexé. 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'ensuivre, cela signifie pour Infrabel des économies complémentaires à réaliser à hauteur de quelques 18 millions d'euros en 2017 et 40 millions d'euros par an à partir de 2018.

Au travers de son plan d'entreprise approuvé par le Conseil d'administration du 30 mai 2017, Infrabel a donc pris les mesures nécessaires afin de compenser la réduction de ses moyens financiers.

L'enjeu de ce plan d'entreprise revient à limiter au maximum, pour la clientèle, les impacts négatifs résultant des arbitrages effectués en raison des réductions budgétaires. Pour ce faire, Infrabel intensifie les nombreux efforts déjà réalisés au cours des dernières années pour accélérer sa modernisation et sa transformation digitale, et ce notamment afin de réaliser un maximum d'économies sur ses charges d'exploitation afin de préserver les investissements. Ainsi, le personnel d'Infrabel continuera à diminuer pour atteindre 9.736 ETP en 2020, contre 12.045 ETP fin 2014. Les coûts de fonctionnement seront, quant à eux, réduits de 113 millions d'euros sur la période 2017-2020, notamment en regroupant les collaborateurs pour diminuer le coût des surfaces louées, en négociant un nouveau contrat « Post & Print services », en renégociant les contrats d'entretien EBP, ...

Grâce à ces importantes économies, la dette financière nette, après une légère augmentation jusqu'en 2018, amorce une diminution en fin de période afin de passer sous le plafond de 2.150 millions d'euros déterminé par le Gouvernement fédéral. Elle reste, dans tous les cas, stabilisée en-dessous de son niveau de 2014.

Infrabel a donc fait le choix de préserver au maximum les investissements, notamment les investissements de remplacement, permettant ainsi de ne pas générer de nouvelles

limitations de vitesse. L'entreprise poursuivra également la mise à quatre voies de la ligne 50 A et investira dans le rehaussement de quais. Les investissements de sécurité ne subissent quant à eux aucune réduction.

La période 2018 à 2020 verra également des réductions des dotations, ce qui représentera un grand défi pour Infrabel, tant sur le plan opérationnel (quant à la performance en baisse des lignes du réseau ferroviaire, par exemple) 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 amorcer un rattrapage du retard accumulé. Sans ceux-ci, le maintien en état de certaines infrastructures finira par être irrécupérable, tant le volume de travaux à réaliser sera devenu physiquement insurmontable et avec, pour conséquence, une mise hors service totale des infrastructures concernées jusqu'à leur renouvellement complet.

En complément du plan pluriannuel d'investissement, Infrabel a également élaboré un plan stratégique pluriannuel d'investissement (PSPI) permettant l'achèvement du RER et la réalisation de priorités régionales. Le PSPI d'Infrabel prévoit à lui seul la mise à disposition d'une enveloppe budgétaire globale, hors cofinancements régionaux, de 1.146,9 millions d'euros_{courants} (soit 859,6 millions d'euros_{courants}, à charge du milliard vertueux, 56,2 millions d'euros_{courants} du solde disponible du Fonds RER et 231,1 millions d'euros_{courants} des préfinancements existants). Complémentairement à ces montants, les régions ont décidé de cofinancer la réalisation de leurs projets prioritaires, respectivement à hauteur de 100 millions d'euros pour la Région flamande et de 32,5 millions d'euros_{courants} pour la Région wallonne, dont une partie sera affectée à des projets de la compétence d'Infrabel. L'accord de coopération global qui formalise ce PSPI a été approuvé dans les différents gouvernements (fédéral et régionaux) mais pas encore par les Parlements. Il n'est, par conséquent, pas encore entré formellement en vigueur. Toutefois, l'Arrêté Royal du 21 décembre 2013 prévoit la contribution fédérale nécessaire à l'exécution du PSPI.

Des accords de coopération d'exécution et des contrats entre l'État fédéral, Infrabel et les Régions qui formalisent entre autres les modalités du cofinancement sont actuellement en cours de rédaction mais n'ont pas encore été approuvés à ce jour.

En application de la décision du Conseil d'administration qui a approuvé le PSPI le 18 décembre 2017, le management d'Infrabel met en œuvre les projets prévus au PSPI à partir de 2018, tout en garantissant l'équilibre financier d'Infrabel, comme souhaité par le Conseil d'administration. En effet, étant donné la hauteur de la dette financière nette héritée en 2014, à savoir 2,2 milliard d'euros, Infrabel fait le choix de ne pas financer d'investissements sur la base d'un endettement supplémentaire.

Ainsi, étant donné qu'à ce jour, seuls la contribution fédérale et le solde du fonds RER sont assurés pour la réalisation du PSPI, le management d'Infrabel n'a procédé à la relance des travaux RER et à la mise en œuvre des projets régionaux qu'à concurrence du montant de contribution fédérale disponible, jusqu'à la formalisation des cofinancements régionaux.

Le planning, le budget nécessaire et sa répartition annuelle repris dans le PSPI 2018-2031, constituent une estimation établie sur la base de la connaissance disponible du projet en date du 15 septembre 2017, ainsi que du Masterplan ETCS.

Le planning, le budget et sa répartition annuelle, seront respectés à la condition :

- que la définition du projet ne connaisse aucun changement ;
- que tous les permis nécessaires soient délivrés dans le délai déterminé dans la fiche de projet, ce qui implique notamment qu'aucun recours ne soit introduit contre les permis délivrés ;
- que, malgré toutes les précautions prises par Infrabel et/ou la SNCB, il ne se présente pas de circonstances imprévues, lourdes de conséquences, indépendantes de la volonté des deux sociétés, et pour lesquelles elles peuvent valablement faire prévaloir un cas de force majeure ;
- que les versements du financement des travaux soient assurés par l'État, et le cas échéant par la Région, selon l'échéancier inclus dans la fiche de projet, sauf en cas de retard de planning : la mise à disposition des fonds pourra alors être rééchelonnée selon les besoins réels des chantiers.

Par circonstances imprévues, il faut entendre tous les événements et évolutions qui n'étaient pas connus en date du 15 septembre 2017, comme par exemple des intempéries d'ampleur extraordinaire qui influencent l'exécution des projets, de nouveaux développements techniques ou technologiques, des augmentations de prix au-dessus de l'inflation prévue, une conjoncture économique dérogeant fortement aux hypothèses raisonnables retenues au départ, l'apparition d'éléments nouveaux qui n'étaient pas disponibles en date du 15 septembre 2017 et qui influencent de façon majeure les chantiers, des changements dans la législation et les règlements, ou les normes ou exigences imposées dans le cadre de la délivrance des permis requis.

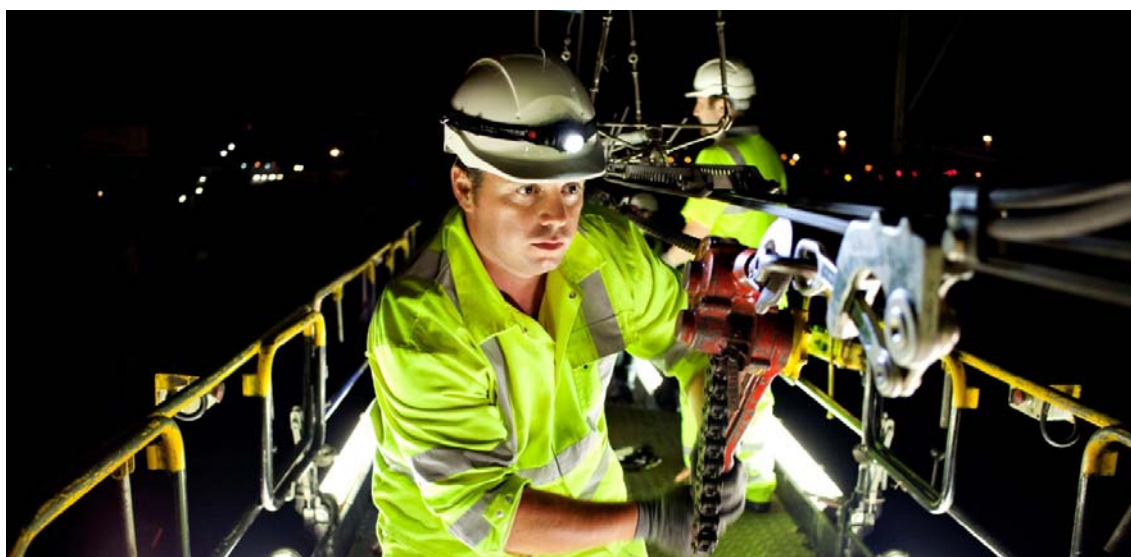
À ces conditions générales peuvent s'ajouter, le cas échéant, des conditions particulières qui seront précisées en fonction de la nature du projet.

Les autorités publiques finançant le PSPI se sont accordées pour réviser la portée de réalisation du PSPI (arbitrage entre projets et/ou compensation financière) dans les cas où l'une ou plusieurs de ces conditions ne seraient pas remplies.

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. Le rétablissement du nombre de voyageurs après l'attentat du 22 mars 2016 s'est poursuivi en 2017 grâce à l'augmentation du nombre de voyageurs de l'Aéroport National. Les conséquences néfastes pour la concession Diabolo sont donc restées limitées et n'ont pas répondu aux exigences d'une fin anticipée.

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.

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. En 2017, 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.



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 2017, Infrabel dispose de cinq filiales dans lesquelles elle détient une participation majoritaire :

- TUC RAIL SA, active en matière d'études et de travaux d'infrastructure ferroviaire (99,98%)
- le Centre de Créosotage de Bruxelles SA, actif dans le domaine de l'imprégnation de traverses (51%)
- SPV Brussels Port SA (100%)
- SPV Zwankendamme SA (100%)
- SPV 162 SA⁵ (100%)

Le 2 janvier, a pris place l'opération de fusion entre TUC RAIL SA et Ixilio SA. Sur le plan fiscal et comptable, cette fusion a pris cours le 31 décembre 2016 à minuit. La fusion a été dictée par les importantes possibilités 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.

Infrabel a repris les parts de Transurb SA dans TUC RAIL SA pendant l'exercice 2017. Infrabel a vendu une seule part dans la firme TUC RAIL SA au Centre de créosotage de Bruxelles 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 (49%) ;
- AlphaCloud SA, qui propose des solutions pour la sauvegarde et le back-up de données informatiques dans le Data Center à Muizen (Malines) (50%) ;
- La SCRL Greensky (10%) et la SCRL SPS Fin (1,58%), toutes deux créées 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 (10%).

La seule part qu'Infrabel possédait dans Ed. Proj. Rho. SA a été vendue dans le courant de l'exercice 2017.

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

- le GEIE Rail Freight Corridor North Sea - Mediterranean (21,8%) ;
- le GEIE Corridor Rhine-Alpine (25%) ;
- le GEIE North Sea – Baltic Rail Freight Corridor (16,67%).

Ces GEIE ont pour objets 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 Belgium SA (50,94%) ;
- Rail Facilities SA (49%) ;
- L'ASBL Eurocarex (2,5%) ;
- TUC RAIL NV (0,01 %).

La part détenue par Infrabel dans Eurostation SA a été vendue pendant l'exercice 2017 à la SNCB SA de droit public.

À 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.

2. Données financières

1. Compte de résultats

	31/12/2017	31/12/2016
Chiffre d'affaires	998.727.425,35	954.026.806,59
Dotation d'exploitation	148.329.622,45	182.187.329,91
Production immobilisée	440.966.288,76	468.568.831,61
Autres produits d'exploitation	20.499.253,48	13.488.247,81
Produits d'exploitation avant subsides en capital	1.608.522.590,04	1.618.271.215,92
Approvisionnements et marchandises	-213.669.678,34	-227.708.756,33
Services et biens divers	-1.241.875.437,23	-1.256.926.345,53
Frais de personnel	-53.439.938,35	-60.271.938,71
Autres charges d'exploitation	5.783.936,81	6.378.068,75
Charges opérationnelles avant amortissements et pertes de valeur	-1.503.201.117,11	-1.538.528.971,82
Résultat d'exploitation avant subsides en capital, amortissements et pertes de valeur	105.321.472,93	79.742.244,10
Subsides en capital	643.738.844,04	599.263.964,61
Amortissements et pertes de valeur	-666.270.343,79	-623.563.059,36
Résultat d'exploitation	82.789.973,18	55.443.149,35
Produits financiers	241.909.718,80	127.218.760,53
Charges financières	-181.033.725,92	-224.772.724,72
Quote-part dans le résultat net des entreprises mises en équivalence	658.497,25	-414.628,73
Résultat avant impôts	144.324.463,31	-42.525.443,57
Impôts	-1.442.408,21	-620.447,19
Résultat net	142.882.055,10	-43.145.890,76
Ecarts actuariels sur les engagements postérieurs à l'emploi	724.213,10	-15.228.835,58
Quote-part dans le résultat non-réalisé des entreprises mises en équivalence	-35.812,84	-1.263.149,48
Sous-total des éléments non recyclables en compte de résultats dans les périodes futures	688.400,26	-16.491.985,06
Total du résultat non-réalisé	688.400,26	-16.491.985,06
Total du résultat réalisé et non-réalisé	143.570.455,36	-59.637.875,82
Total du résultat réalisé et non-réalisé attribuable aux:		
Actionnaires du Groupe	143.416.432,15	-59.931.849,14
Tiers	154.023,21	293.973,32

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

L'exercice 2017 se clôture sur un résultat d'exploitation avant subsides en capital, amortissements et pertes de valeur de 105,3 millions €, contre 79,7 millions € en 2016, soit une hausse de 25,6 millions €.

Cette évolution s'explique par :

- une baisse des charges d'exploitation de l'ordre de 35,3 millions €,
- compensée en partie par une baisse des produits d'exploitation de l'ordre de 9,7 millions €.

La baisse des produits d'exploitation de 9,7 millions € peut s'expliquer par :

- une baisse des subsides d'exploitation de 33,8 millions €,
- une baisse de la production immobilisée de 27,6 millions €,
- compensées en partie par une hausse du chiffre d'affaires de 44,7 millions € et
- une hausse d'autres produits d'exploitation de 7,0 millions €.

La baisse des charges d'exploitation de 35,3 millions € peut s'expliquer par les éléments suivants :

- une baisse des approvisionnements et marchandises de 14,0 millions €,
- une baisse des services et biens divers de 15,0 millions €,
- une baisse des charges personnel de 6,8 millions € et
- compensée en partie par une hausse des autres charges d'exploitation de 0,5 millions €,

Total des résultats réalisés et non-réalisés

Les amortissements et les pertes de valeur s'élevaient à 666,3 millions €, soit une hausse de 42,7 millions € par rapport à 2016. Les amortissements sur subsides en capital s'élevaient à 643,7 millions €, une hausse de 44,5 millions €.

Le résultat financier est positif et se chiffre à 60,9 millions d'euros, une augmentation de 158,4 millions € par rapport à 2016. Les produits financiers s'élèvent à 241,9 millions €, dont en revenus d'intérêts liés aux placements, 31,2 millions €, 150,9 millions € en ajustements à la juste valeur, 59,5 millions € en écarts de conversion et 0,3 millions € en autres produits financiers. Les charges financières s'élèvent à 181,0 millions €, dont 80,2 millions € de charges financières proprement dites liées aux dettes, 44,4 millions € en ajustements à la juste valeur, 55,6 millions € en écarts de conversion sur dettes financières et 0,8 millions € en autres charges financières.

Le quote-part dans le résultat net des entreprises mises en équivalence est positif et se chiffre à 0,7 millions € (2016 : -0,4 millions €).

Le résultat net s'élève à 142,9 millions € (2016 : -43,1 millions €).

Les résultats non-réalisés de 0,7 millions € (2016: -16,5 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 143,6 millions € pour l'exercice 2017 par rapport à -59,6 millions € pour l'exercice 2016.

2. Bilan

	31/12/2017	31/12/2016
Immobilisations incorporelles	1.475.021.017,44	1.492.852.638,96
Immobilisations corporelles	17.822.218.019,61	17.614.711.335,42
Terrains	1.608.365.722,90	1.605.933.380,10
Constructions	488.005.140,45	469.378.454,78
Constructions ferroviaires	5.219.716.992,71	5.061.380.126,69
Infrastructure ferroviaire	7.566.298.610,08	7.166.532.537,76
Matériel roulant ferroviaire	78.526.802,63	77.590.216,97
Installations et équipements divers	591.815.638,62	539.814.122,21
Immobilisations corporelles en cours	2.269.489.112,22	2.694.082.496,91
Participations mises en équivalence	12.465.509,22	11.965.324,80
Autres immobilisations financières	678.874.423,97	599.248.990,87
Créances à plus d'un an	1.125.900.010,71	1.143.930.849,56
Instruments financiers dérivés	5.555.976,52	42.517.959,80
Impôts différés	112,85	0,00
Actifs non courants	21.120.035.070,31	20.905.227.099,41
Stocks	239.640.004,42	247.481.386,27
Créances commerciales et autres débiteurs	411.916.711,58	424.613.382,44
Instruments financiers dérivés	0,00	0,00
Dépôts à terme	20.023.445,98	173.200.338,37
Trésorerie et équivalents de trésorerie	207.943.392,94	193.682.544,75
Actifs courants	879.523.554,92	1.038.977.651,83
Actifs détenus en vue de la vente	900.000,00	0,00
Total actif	22.000.458.625,23	21.944.204.751,24
Capitaux propres	982.580.391,67	982.580.391,67
Primes d'émission	299.317.752,80	299.317.752,80
Réserves consolidées	17.935.967,50	-121.227.967,86
Capitaux propres du groupe	1.299.834.111,97	1.160.670.176,61
Intérêts minoritaires	3.638.378,30	4.644.585,08
Total des capitaux propres	1.303.472.490,26	1.165.314.761,69
Dettes pour avantages au personnel	177.295.864,00	179.855.343,72
Provisions	41.825.224,16	41.993.263,13
Dettes financières	2.987.706.454,90	2.956.652.566,41
Instruments financiers dérivés	121.824.310,81	49.649.273,57
Impôts différés	128.855,90	0,00
Autres dettes	558.870.743,18	588.480.622,38
Subsides en capital	15.078.343.940,60	14.923.910.789,04
Passifs non courants	18.965.995.393,55	18.740.541.858,25
Dettes pour avantages au personnel	82.514.887,41	83.440.596,16
Provisions	59.580.471,14	62.652.570,23
Dettes financières	146.544.587,40	484.650.754,39
Instruments financiers dérivés	8.091.445,01	10.197.992,28
Dettes commerciales	594.338.606,27	634.072.834,81
Impôts et autres taxes	10.687.501,25	23.840.676,40
Dettes sociales	9.372.361,51	10.139.772,27
Subsides en capital	641.642.374,85	554.163.993,10
Autres dettes	178.218.506,58	175.188.941,66
Passifs courants	1.730.990.741,42	2.038.348.131,30
Dettes liées aux actifs détenus en vue de la vente	0,00	0,00
Total des capitaux propres et des passifs	22.000.458.625,23	21.944.204.751,24

Le total bilantaire consolidé du Groupe au 31.12.2017 s'élève à 22.000,5 millions €, soit une hausse de 56,3 millions € par rapport à l'année précédente.

La structure bilantaire reste marquée par un volume important d'actifs immobilisés (21.120,0 millions €). Il s'agit essentiellement d'immobilisations corporelles (17.822,2 millions €), mais également d'immobilisations incorporelles (1.475,0 millions €), parmi lesquelles figure le droit d'exploitation (1.181,4 millions €), les immobilisations financières (691,3 millions €), les créances non-courantes (1.125,9 millions €) et les instruments financiers dérivés (5,6 millions €).

L'accroissement des immobilisations corporelles de 207,5 millions € est dû aux investissements réalisés en 2017.



Les immobilisations financières augmentent de 80,1 millions € en comparaison avec 2016. Les autres créances non-courantes et les instruments financiers dérivés diminuent respectivement de 18,0 millions € et 37,0 millions € en comparaison avec 2016.

Le reste de l'actif se compose d'actifs circulants (879,5 millions €), qui se composent de 411,9 millions € de créances, 239,7 millions € de stocks, 207,9 millions € de trésorerie et équivalents de trésorerie et 20,0 millions € de dépôts à terme.

Le passif est composé de 1.303,5 millions € de capitaux propres, dont 3,6 millions € d'intérêts minoritaires, 18.966,0 millions € d'engagements non courants et 1.731,0 millions € d'engagements courants.

Les engagements non courants et courants se composent des subsides en capital pour 15.720,0 millions €, des dettes financières, y compris les instruments financiers dérivés, pour 3.264,2 millions €, des provisions et dettes pour avantages au personnel pour 361,2 millions € et d'autres dettes, comme les dettes commerciales, dettes sociales, impôts et autres dettes, pour un total de 1.351,6 millions €.

Etabli à Bruxelles le 16 avril 2018

 Herman De Bode Président du Conseil d'administration	 Luc Lallemand Administrateur délégué
--	---