

The image is a composite of three vertical panels. The left panel shows a close-up of a metal hook with a textured surface. The middle panel is a plain white background. The right panel shows a close-up of a metal hook with a textured surface, similar to the left panel. The text is centered in the white panel.

INFRABEL
RAPPORT
ANNUEL
2007

SOMMAIRE

Mission, vision, valeurs	4
La qualité : une exigence pour notre avenir	5
Chiffres clés	6
Faits marquants	8
Infrabel en bref	10
5 missions de service public	12
12 500 collaborateurs partout en Belgique	14
23 priorités stratégiques	16
Le 1 ^{er} investisseur du pays	18
6 clients	20
Des engagements forts	22
Devenir le réseau le plus sûr d'Europe	24
Améliorer la ponctualité	30
Moderniser l'outil industriel	36
Des grands projets pour une mobilité durable	42
Faciliter le quotidien de nos clients	44
Relier les métropoles européennes	52
Renforcer l'intermodalité rail-mer	60
Corporate Governance	68
Comptes annuels	79

INFRABEL RAPPORT D'ACTIVITÉ



Clip Pandrol

Développé par l'industriel britannique Pandrol, ce « clip » en acier est l'un des systèmes permettant de fixer les rails aux traverses. Il s'agit d'une attache élastique pliée selon un profil spécialement étudié, que l'on emboîte au lieu au lieu de visser. Sa grande facilité d'emploi et son absence d'entretien expliquent son utilisation sur un grand nombre de réseaux ferroviaires.

Mission

Entreprise publique autonome, Infrabel est mandatée par l'État pour assurer une mission de service public au bénéfice de la collectivité. En tant que gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire belge, elle entend contribuer, au sein du réseau ferré européen, à une mobilité durable au service du développement économique et social belge. Indépendante des entreprises ferroviaires, ses clientes, Infrabel met à leur disposition des infrastructures compétitives, sûres et fiables, et adaptées à leurs demandes actuelles et futures.

Vision

Infrabel a pour ambition de devenir le carrefour de l'Europe. Pour réaliser cet objectif, elle vise la fiabilité et l'accessibilité optimales de son réseau. C'est pourquoi elle met tout en œuvre pour développer un réseau performant et sûr, qui tienne compte des besoins de ses stakeholders, tout en assurant, dans le respect de l'interopérabilité ferroviaire, la meilleure intégration possible avec les différents modes de transport.

Valeurs

Pour mener à bien ses missions, Infrabel peut compter sur ses collaborateurs qui, chaque jour, donnent vie au réseau et œuvrent à son développement. Ils cultivent des valeurs essentielles telles que le sens des responsabilités, l'intégrité, l'engagement envers le client, la recherche de la précision, l'esprit d'équipe et la confiance ainsi que l'ouverture d'esprit, la transparence et la motivation.



LA QUALITÉ : UN DEVOIR POUR NOTRE AVENIR

Jamais le besoin de mobilité des personnes et des marchandises n'a été aussi élevé qu'aujourd'hui. La demande croissante en loisirs, un marché du travail de plus en plus tendu, une mondialisation sans cesse accrue de l'économie... **tout concourt désormais à une véritable explosion de la demande de transport.** Ainsi, ces cinq dernières années, le rail belge a connu une augmentation de 27 % du nombre de voyageurs, tandis que le trafic marchandises progressait de 15 %. Mais nos objectifs sont plus ambitieux encore : entre 2006 et 2012, nous voulons permettre à 25 % de voyageurs en plus de voyager en train et au trafic marchandises de croître de 35 %.

Une croissance qui s'accompagne de **préoccupations environnementales de plus en plus fortes.** S'il faut transporter plus, plus vite, plus loin, il faut aussi le faire en diminuant les émissions de CO₂. Une équation difficile que le train apparaît aujourd'hui être le mieux à même de réaliser. Le rail, mode de transport respectueux de l'environnement et au potentiel de développement important, représente plus que jamais une **voie d'avenir** pour la construction d'une mobilité efficace et durable.

Pour instaurer un nouveau rapport de force entre le rail et les autres modes de transport, nous avons entrepris d'**importants projets de développement** sur le réseau ferroviaire belge, tels le RER, le Diabolo et l'achèvement des lignes à grande vitesse. Notre réseau profitera également d'un vaste programme de modernisation et de concentration des cabines de signalisation, ainsi que de l'installation du système de signalisation européen ERTMS. Sans oublier nos nombreux investissements dans les ports belges et sur les grands axes de fret traversant le pays.

Mais si la Belgique et, de manière plus large, l'Europe, semblent pouvoir répondre au défi de la capacité, il leur faudra également prendre en compte de manière proactive celui de la **qualité du transport ferroviaire.** En effet, la croissance importante et durable du transport ferroviaire n'aura lieu que si elle s'accompagne

d'une amélioration sensible de la qualité de ce transport. C'est pourquoi nous voulons plus que jamais garantir à nos clients et autres stakeholders un réseau fiable, ponctuel et fluide.

Pour satisfaire leurs attentes, nous avons entamé avec eux un dialogue constructif pour fixer ce point d'équilibre entre l'exploitation de notre réseau et la qualité de nos services. En 2007, cette collaboration nous a notamment permis, par le biais de Service Level Agreements, d'instaurer un système de mesure et de suivi du niveau de qualité offert sur le réseau. L'objectif poursuivi est d'augmenter de façon continue les performances de chacun dans le transport ferroviaire.

La recherche d'une fiabilité durable et l'amélioration continue de notre réseau nous guident également dans notre gestion de l'infrastructure ferroviaire. Aussi avons-nous créé, en 2007, un service spécifique destiné à implanter un « système de gestion de la qualité », et accompagnant notamment nos ateliers, zones et services centraux dans l'obtention de certifications internationales.

La ponctualité est bien entendu une autre composante essentielle du service de qualité que veut offrir Infrabel. Aussi avons-nous poursuivi en 2007 la mise en œuvre d'un plan d'action « ponctualité » à la fois ambitieux et rigoureux, grâce auquel nos clients et les voyageurs doivent voir leurs trains gagner en régularité.

Des efforts qui se poursuivront de manière continue pour qu'en Belgique et en Europe, gagne le rail.

Luc Lallemand
Administrateur délégué

Antoon Colpaert
Président du Conseil

CHIFFRES CLÉS

AU 31/12/2007

EBITA- EBT (EN MILLIONS D'EUROS)

68,83

Résultat d'exploitation
brut (EBITDA)

-101,86

Charges non cash

103,62

Résultat financier

-4,72

Résultat exceptionnel

65,87

Résultat global (EBT)

PERSONNEL



12 748

collaborateurs



5,2 %

de femmes



94,8 %

d'hommes

TRAFIC



29 298

sillons voyageurs par
semaine (moyenne)



6 941

sillons marchandises
par semaine
(moyenne)



89,2 %

de trains arrivés à
l'heure ou avec un
retard de maximum
5 minutes

INFRASTRUCTURE



4 438

aiguillages en
voies principales

8 161

aiguillages en
voies secondaires



3 374 km

de lignes dont

3 002 km

électrifiées



1 957

passages à niveau



9 422

signaux



307

cabines de
signalisation

1

Traffic Control



5

ateliers



307

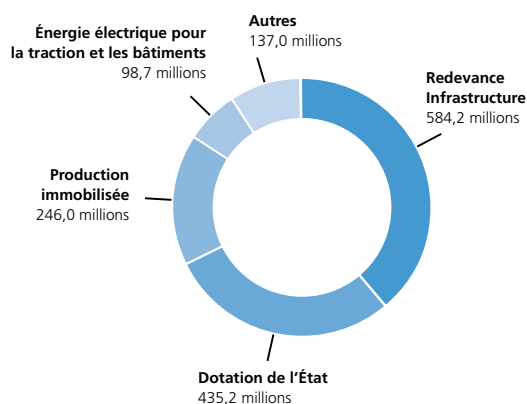
points d'arrêt
non gardés



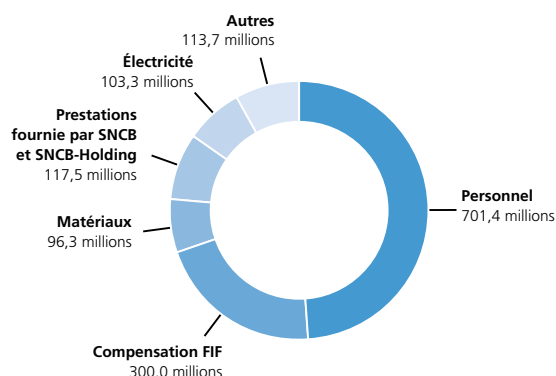
7 184

ouvrages d'art

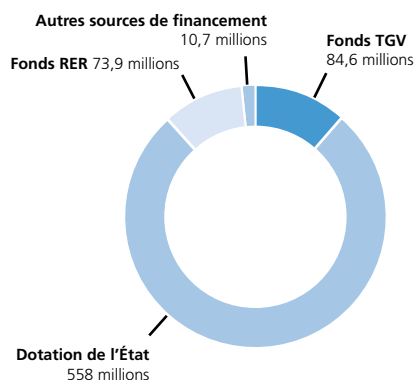
PRODUITS



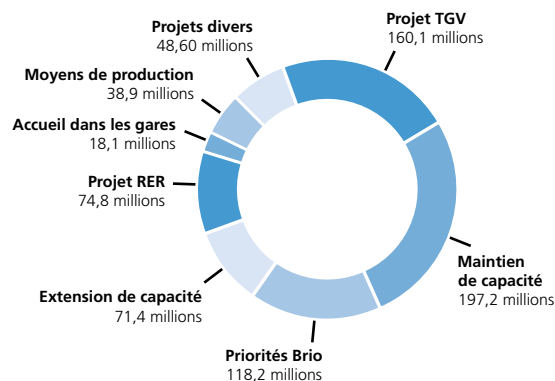
CHARGES



FINANCEMENT DES INVESTISSEMENTS



INVESTISSEMENTS RÉALISÉS



Jozef Sannen

General Manager Achats, Ventes & Réceptions

« Nous avons subi de plein fouet la hausse vertigineuse des matières premières, comme le cuivre, qui a doublé de prix en un an. Celles-ci constituent une part importante des pièces finies que nous acquérons. Nous avons augmenté le nombre de contrats-cadres avec les fournisseurs. Les marchés sont passés par commandes partielles réparties sur la durée des contrats (prix fixes par année) qui, portant sur plusieurs années, permettent de répartir les hausses de prix sur toute la durée des contrats. »

FAITS MARQUANTS



04/02 Une nouvelle phase importante de travaux est lancée dans le cadre de la mise à quatre voies de la ligne 50A entre Bruges et Gand.
> voir p. 65

08/02 L'entreprise ferroviaire ERS Railways reçoit le certificat de sécurité lui permettant d'opérer sur le réseau ferroviaire belge.
> voir p. 20

09/02 Le service Courants forts d'Infrabel, qui développe et entretient les installations de traction électrique, d'éclairage et de chauffage, reçoit la certification ISO 9001:2000.
> voir p. 40

26/02 La gare de Namur inaugure de nouvelles infrastructures: nouveau tunnel et voies complètement modernisées et réorganisées.
> voir p. 47

02/03 Les travaux de modernisation de l'axe Bruxelles-Luxembourg (lignes 161 & 162) sont officiellement lancés en gare de Jemelle.
> voir p. 58

15/03 En collaboration avec l'IBSR, Infrabel organise une 2^e campagne de sensibilisation à la sécurité aux passages à niveau.
> voir p. 25

16/03 Les gestionnaires d'infrastructures ferroviaires luxembourgeois, belge et français unissent leurs forces au sein d'un Groupement Européen d'Intérêt Économique (GEIE) pour le développement du corridor fret européen Anvers/Bâle-Lyon.
> voir p. 63

20/03 La sous-station provisoire de Bruxelles-Midi, construite après un incendie en décembre 2006, est mise en service après 3 mois de travaux intensifs.

23/03 La jonction nord-sud d'Anvers-Central est mise en service. Ce nouveau tunnel ferroviaire situé au niveau -2 de la gare permet de circuler directement sous la ville de et vers les Pays-Bas.
> voir p. 47

06/04 Infrabel, DB Netz et DB Énergie signent une convention pour l'électrification de la ligne 24 entre Montzen et la gare marchandises d'Aix-Ouest, dernier maillon électrique manquant entre Anvers et le réseau allemand.
> voir p. 62

20/04 Le nouveau Centre Logistique Infrastructure (CLI) d'Ans est inauguré.
> voir p. 37

23/04 Les travaux RER sur la ligne 124 Bruxelles-Nivelles sont lancés officiellement à Braine-l'Alleud.
> voir p. 49

01/05 Eddy Clement est nommé à la tête de la Direction Réseau, succédant ainsi à Marcel Baele.

14/05 Les nouveaux quais des points d'arrêt de Halanzy, Aubange et Messancy, dont la réouverture a été sollicitée par la SNCB, sont mis en service.
> voir p. 45

15/05 Les travaux de reconstruction définitive de la sous-station de traction de Bruxelles-Midi prennent fin.

19-20/05 66 000 personnes visitent Anvers-Central et la jonction nord-sud lors du week-end portes ouvertes « Sous Anvers ».
> voir p. 47

31/05 Infrabel conclut un contrat de 414 millions € avec BELGOSIGNAL (société momentanée composée d'Alstom Belgium et de Siemens Belgique) pour la fourniture et l'installation des équipements des nouvelles cabines de signalisation.
> voir p. 25

01/06 Infrabel met son site Internet en ligne (www.infrabel.be).

10/06 Les nouveaux quais du point d'arrêt d'Evergem, dont la réouverture a été sollicitée par la SNCB, sont mis en service.



01/07 SafeRail, l'application destinée à encoder, gérer et analyser les incidents d'exploitation survenus sur le réseau, est mise en production.
> voir p. 26

13/08 Les travaux de développement et de modernisation des installations ferroviaires du port de Bruxelles débutent, avec la collaboration financière de la Région de Bruxelles-Capitale et la collaboration technique du Port de Bruxelles.
> voir p. 66

15-16/09 Les installations d'Infrabel sont exceptionnellement ouvertes à l'occasion du week-end portes ouvertes « J'aime le train ! » et attirent pas moins de 22 000 personnes.

28/09 Infrabel et des investisseurs privés aboutissent au closing financier et à la signature du partenariat public-privé relatif au projet Diabolo.
> voir pp. 56-57

01/10 Infrabel lance 3 semaines de tests de l'infrastructure sur la ligne à grande vitesse Liège-frontière allemande.
> voir p. 53

22/10 En collaboration avec l'IBSR, Infrabel organise une 3^e campagne de sensibilisation à la sécurité aux passages à niveau.
> voir p. 25

01/11 Infrabel cède ses dernières activités commerciales liées aux voyageurs à la SNCB, à laquelle elle transfère 1 503 de ses collaborateurs. Cette opération conclut la séparation entre les fonctions de gestionnaire du réseau et d'entreprise ferroviaire.
> voir p. 38

05/11 Deux nouveaux chantiers RER sont lancés à Ottignies et Nivelles.
> voir p. 49

05/11 Infrabel met deux véhicules « rail-route » et un « multilift » à disposition des pompiers de Liège et de Herve pour leurs interventions dans le tunnel de Soumagne (L 3).
> voir p. 53

06/11 Le nouveau plan de crise élaboré par Infrabel est présenté au Ministère de l'Intérieur.

12-13/11 Les opérateurs SNCF-Fret et Transport AG concluent avec Infrabel des SLA (*Service Level Agreements*) relatifs à la ponctualité. Ils rejoignent ainsi Rail4Chem Benelux bv. et la SNCB.
> voir p. 21

28/11 Le prix « *ICT Innovator of the Year – Public Sector* » est remis à la SNCB-Holding pour le développement ICT du Traffic Control d'Infrabel.
> voir p. 38

29/11 La Commission européenne annonce qu'elle envisage d'octroyer 90 millions de subsides à Infrabel pour soutenir 5 projets ferroviaires majeurs (axe Bruxelles-Luxembourg, Diabolo, Rhin d'Acier, corridor C, réseau à grande vitesse).

06/12 Plusieurs nouvelles infrastructures sont mises en service : les 4 voies du niveau -1 d'Anvers-Central, la deuxième voie du point d'arrêt rénové de Tielen, les points d'arrêt de Vivier d'Oie et d'Hergenrath.

09/12 Infrabel installe un nouveau poste de commandement de signalisation et d'aiguillages à Yves-Gomezée sur la ligne 132, amenée à accueillir davantage de trafic marchandises.

14/12 Les lignes à grande vitesse fêtent leurs 10 ans en Belgique.
> voir p. 55

17/12 La Lloyd's Register Quality Assurance décerne le certificat ISO 9001:2000 au service Signalisation d'Infrabel.
> voir p. 40

INFRABEL EN BREF



Rouleaux pour trains « Robel »

Pour acheminer les longs rails soudés jusqu'aux chantiers, Infrabel recourt à des trains spécifiques, dits « Robel ». Ces engins permettent à la fois de les charger, de les transporter et de les décharger dans la voie. Des pièces métalliques telles que celle-ci, fixées sur des cadres, y font office de roulettes pour les rails.





5 MISSIONS DE SERVICE PUBLIC

Infrabel a pour mission de promouvoir le transport ferroviaire et de garantir, dans le respect de l'équilibre budgétaire, un service de qualité optimale à ses clients et à ses stakeholders.

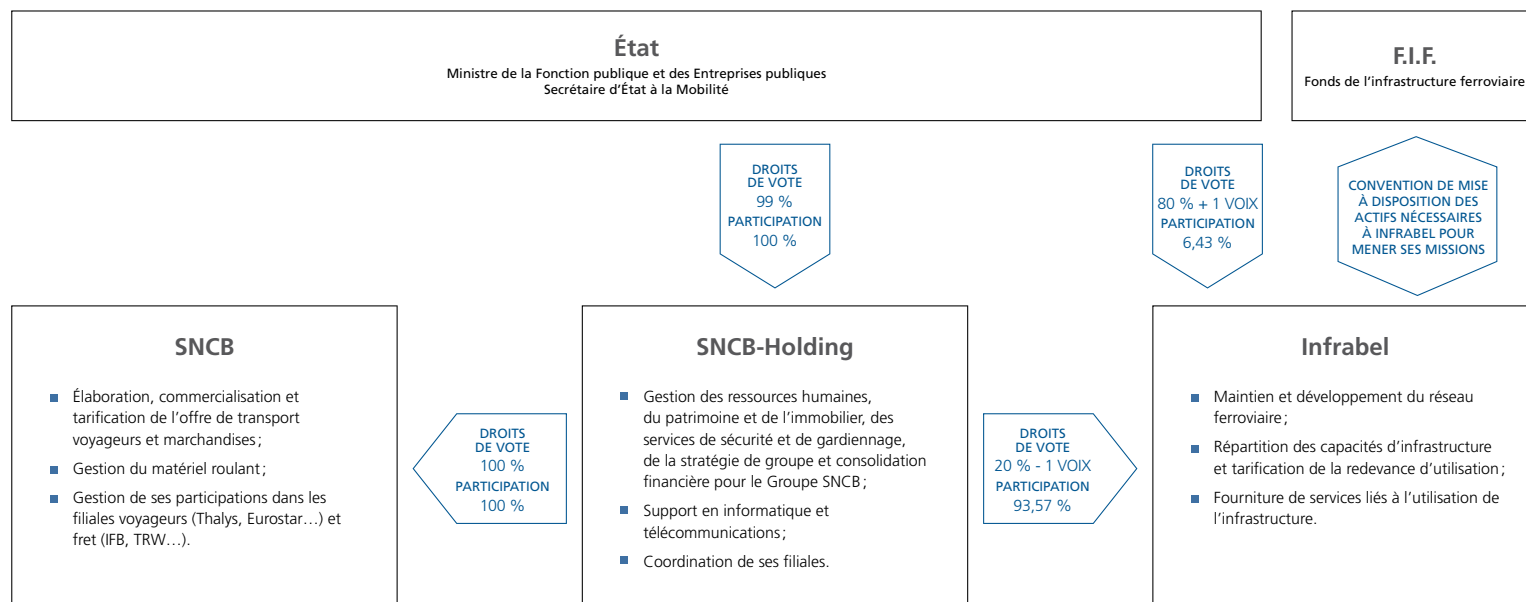


Infrabel est une entreprise publique autonome, détenue à concurrence de 6,43 % par l'État belge et de 93,57 % par la SNCB-Holding. Cependant, pour garantir au gestionnaire de l'infrastructure l'indépendance requise par les directives européennes, l'État belge dispose en toutes circonstances de 80 % des droits de vote (plus une voix), contre 20 % (moins une voix) à la SNCB-Holding.

Ses missions, fixées par le contrat de gestion conclu avec l'État fédéral, sont exclusivement des missions de service public. Le premier contrat, qui portait sur la période 2005-2007, a été modifié par deux avenants publiés au Moniteur belge les 16 novembre 2006 et 10 mai 2007. La négociation d'un nouveau contrat de gestion a débuté à la fin de l'année et doit aboutir début 2008.

Infrabel est responsable de la gestion et de l'entretien de l'infrastructure ferroviaire belge qui s'étend sur quelque 3500 km. Dans ce cadre, elle assure le maintien de la capacité du réseau par une gestion rigoureuse de l'entretien et du renouvellement de l'infrastructure et une gestion professionnelle des systèmes de régulation et de sécurité de cette infrastructure. En outre, elle développe le réseau par une politique d'acquisition et de construction conforme au plan d'investissement concerté au sein du Comité d'Investissement et approuvé par la tutelle fédérale.

Par ailleurs, par le biais de sa Direction Accès au Réseau, elle assure, de manière non discriminatoire, la gestion de deux des fonctions « essentielles » (au sens du droit européen). La première concerne la répartition et l'octroi des capacités de son infras-



structure – les sillons, équivalents des *slots* aériens – selon les besoins des entreprises ferroviaires. La deuxième porte sur la tarification, la facturation et la perception des redevances d'utilisation de son infrastructure.

Enfin, Infrabel fournit aux entreprises ferroviaires circulant sur le réseau divers services relatifs à l'utilisation de l'infrastructure, telle la fourniture de courant de traction, la location de voies particulières, etc.

Infrabel au sein du Groupe SNCB

Pour se conformer aux règles européennes liées à la libéralisation du rail, les structures de l'ancienne SNCB unitaire ont été adaptées depuis le 1^{er} janvier 2005. Cette date clé a vu la création de trois entités

– SNCB-Holding, Infrabel et SNCB – dotées du statut de société anonyme de droit public.

Si des missions spécifiques leur ont été confiées, ces sociétés partagent deux missions communes : d'une part, promouvoir le transport ferroviaire sur le réseau belge, et offrir de la sorte une alternative aux modes de transport moins respectueux de l'environnement ; d'autre part, garantir un service de qualité optimale afin que la croissance du trafic ferroviaire dépasse la croissance globale du trafic, tous modes confondus. Et ce, dans le respect de l'équilibre budgétaire.

Formant ensemble un maillon incontournable de la chaîne de transport en Belgique et en Europe, la SNCB-Holding, Infrabel et la SNCB visent à dévelop-

per une politique de groupe cohérente. Elles s'assurent, en effet, que les activités exercées cadrent avec la politique de mobilité durable menée par le gouvernement.

12 500 COLLABORATEURS PARTOUT EN BELGIQUE

Chaque jour, partout en Belgique, de jour comme de nuit, les collaborateurs d'Infrabel se mobilisent pour garantir la sécurité et la qualité des infrastructures ferroviaires belges. Une structure efficace les encadre et organise leurs activités.

Sixième employeur de Belgique, Infrabel compte actuellement plus de 12 500 collaborateurs. Pour 2007, son activité représente environ 2,2 milliards €, soit 1,5 milliard € d'exploitation et 700 millions € d'investissement. L'entreprise est composée de trois Directions, six services généraux et une cellule d'Audit interne.

Trois Directions

La Direction **Réseau** coordonne la circulation des trains et gère le trafic en temps réel. Elle réalise et met à jour les supports d'information relatifs au trafic. Elle détermine les aménagements nécessaires à l'amélioration des cabines de signalisation et des installations de sonorisation et d'affichage. Elle assure également l'entretien des points d'arrêt non gardés.

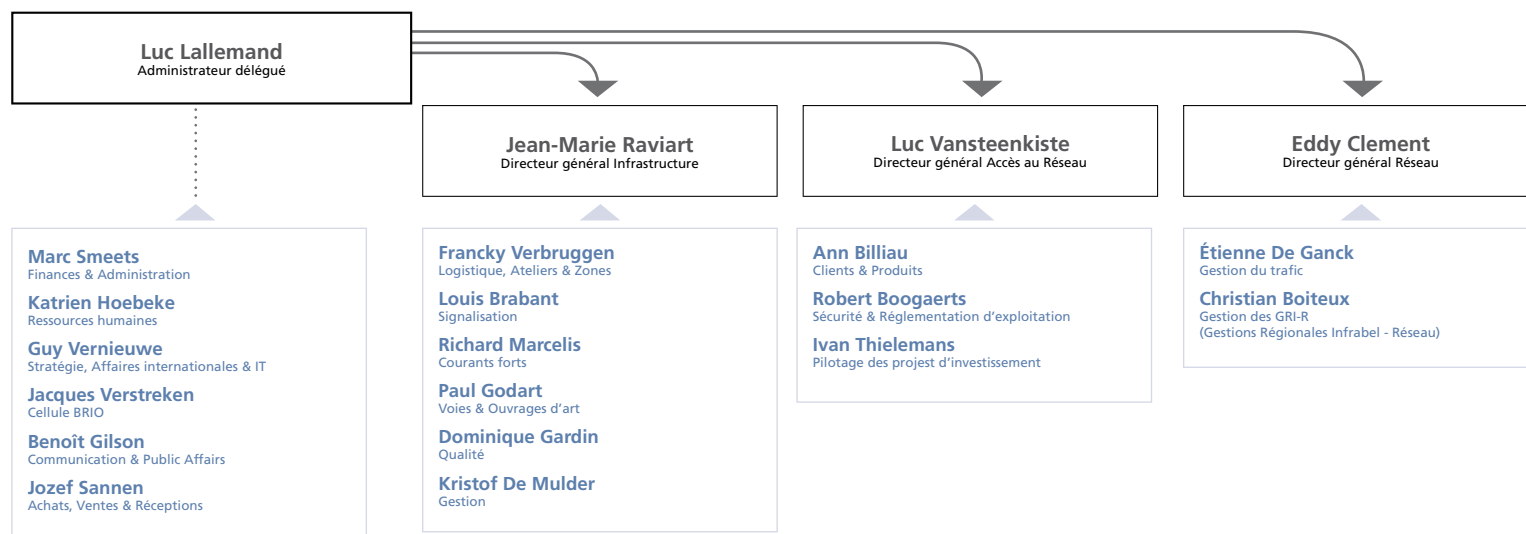
La Direction **Infrastructure** renouvelle et entretient l'infrastructure ferroviaire existante (signalisation, alimentation électrique, voies, bâtiments et ouvrages d'art). Elle conçoit et construit de nouvelles installations. Elle fabrique et répare, dans ses ateliers, le matériel électrique, le matériel et les appareils de voie et les éléments en béton.

La Direction **Accès au Réseau** répartit et attribue les sillons aux opérateurs ferroviaires et leur facture des redevances pour l'utilisation de l'infrastructure. Elle recense et analyse les besoins des clients et stakeholders. En fonction de ceux-ci, elle décide des extensions de l'infrastructure et en pilote la réalisation. Elle exerce également certaines tâches liées à la sécurité d'exploitation. Dans ce cadre, elle veille à l'implémentation du système de gestion de la sécurité d'Infrabel, à la rédaction des règles de sécurité en matière d'exploitation de l'infrastructure ferroviaire et à la coordination avec les entreprises ferroviaires.

Six services généraux

Le service **Stratégie, Affaires internationales & IT** est garant du statut d'Infrabel et des relations contractuelles avec l'État. Il conçoit et actualise la stratégie et fixe la politique d'investissement de l'entreprise. Il suit les évolutions internationales et représente Infrabel sur la scène extérieure afin d'en préserver les intérêts. Ses responsabilités englobent aussi l'informatique et les technologies de l'information.

Le service **Finances & Administration** veille à garantir à l'entreprise une situation financière saine et une gestion efficace des risques. Il apporte son expertise tant à l'établissement des budgets et à leur suivi, qu'à l'analyse des coûts et produits. Au niveau juridique, il conseille les différentes Directions et services, suit les dossiers européens, rédige les contrats, vérifie le respect des conditions légales



en matière de marché public et gère les contentieux des accidents et les dossiers d'urbanisme.

Le service **Ressources Humaines** met au point, en concertation avec la Direction des Ressources Humaines de la SNCB-Holding, des stratégies répondant aux attentes internes en matière de recrutement, d'évaluation, de formation, etc. Il contribue à la réalisation des objectifs stratégiques du plan BRIO par la définition de projets sur mesure et la fourniture d'informations ou de méthodes appropriées. Il participe également à la planification des besoins en personnel d'Infrabel.

Le service **Communication & Public Affairs** définit des stratégies de communication et d'information destinées à des publics externes à l'entreprise (médias, riverains, grand public...), contribue à l'information et à la motivation de chaque collaborateur.

Il coordonne et traite les questions parlementaires et sert de lien avec le Parlement fédéral et les trois Régions.

La **Cellule BRIO** (*Belgian Railway Infrastructure Objectives*) assure la mise en œuvre du plan stratégique d'Infrabel et veille à la réalisation de ses 23 priorités [voir pp. 16-17].

Le service **Achats, Ventes & Réceptions** acquiert les ressources dont Infrabel a besoin pour atteindre ses objectifs : matériel pour l'entretien et la maintenance de l'infrastructure, électricité... Il gère les qualifications des firmes fournissant les produits stratégiques et vend du matériel ferroviaire déclassé.

Une cellule d'Audit interne

Les activités principales de cette cellule concernent, d'une part, le contrôle des marchés et contrats et, d'autre part, la réalisation des missions d'audit conformément au programme annuel approuvé par le Comité d'Audit, auquel elle rapporte directement.

Une filiale principale

Bureau d'ingénierie et de développement de projets d'infrastructure ferroviaire, **TUC RAIL** se charge de la réalisation des nouvelles lignes à grande vitesse, de la concentration des cabines de signalisation, de l'exécution de travaux d'extension et de modernisation (RER, Diabolo, port d'Anvers...) ainsi que de la transformation d'infrastructures existantes.

23 PRIORITÉS STRATÉGIQUES

Le plan stratégique BRIO adopté en 2006 définissait les priorités de l'entreprise jusque 2010. Après deux années d'existence, Infrabel a voulu évaluer et réactualiser ses priorités initiales, en en approfondissant certaines et en en remplaçant d'autres, déjà concrétisées, par de nouveaux défis. Le plan BRIO II se présente donc comme la redéfinition plus fine des priorités que se fixe Infrabel à court et moyen terme.



Dès sa création, Infrabel a tenu à se doter d'un plan stratégique, nommé BRIO (*Belgian Railway Infrastructure Objectives*), définissant sa vision, ses missions, ses objectifs et ses valeurs à travers le temps, sur la base de larges consultations menées en interne comme en externe. Ce plan préconise également d'instaurer une gestion transversale des projets, centrée sur les résultats.

Au total, 23 priorités composent aujourd'hui BRIO II, l'actualisation du plan initial effectuée par Infrabel en 2007. Ces priorités stratégiques concernent l'ensemble des facettes de l'entreprise : domaines technique, financier, commercial, ressources humaines... Parmi elles, trois grandes priorités transversales se dégagent : la sécurité, la ponctualité et la modernisation de l'outil de production [voir pp. 22-41].

BRIO II s'accompagne, en outre, d'un plan stratégique d'informatisation, BRIO & IT. Infrabel a défini en interne ses besoins informatiques, actuels et futurs. Cette vision transversale lui permet d'implémenter le nouvel outil de gestion ERP (*Enterprise Resource Planning*) en symbiose avec les autres développements informatiques de l'entreprise.

Cellule BRIO

Chargée du suivi de l'exécution du plan stratégique, la cellule BRIO donne la cadence aux projets menés en ce sens. En 2007, elle s'est, entre autres, consacrée à l'implémentation d'un PMO (*Program Management Office*) efficace et à la mise en place d'outils et de processus opérationnels. Elle a mis au point un reporting mensuel des priorités de l'entreprise grâce



Luc Lallemand,
Administrateur délégué

« Le plan stratégique BRIO, que nous avons actualisé en 2007, développe une ambition renforcée pour le rail belge pour les cinq années à venir : l'ambition de promouvoir le transport et de le faire gagner. Sa réalisation repose avant tout sur le travail de tous les collaborateurs d'Infrabel. Ce sont eux qui lui permettront de devenir l'un des gestionnaires d'infrastructure les plus performants d'Europe, au service de la mobilité belge et européenne. »

à des tableaux de bord assurant un suivi individuel pour chaque projet. Pour chacun d'entre eux, des indicateurs de performance et un planning de réalisation ont notamment été élaborés, fournissant au management des clés essentielles pour le pilotage de l'entreprise.

En collaboration avec l'ensemble des services concernés, une plateforme de travail a ainsi été créée entre Infrabel, sa filiale TUC RAIL et le groupement privé BELGOSIGNAL pour la réalisation de l'important programme de concentration des cabines de signalisation et l'équipement des lignes avec les systèmes modernes de signalisation [voir pp. 25-27]. Autre exemple de groupe de travail « *multitasks* », celui dédié à la construction des Centres Logistiques Infrastructure [voir p. 39].

La ponctualité est un autre point stratégique qui retient toute l'attention d'Infrabel. Une structure de réflexion et d'action a été spécifiquement créée pour cerner au mieux les mesures qui peuvent être prises pour l'améliorer.

La cellule BRIO a, en outre, initié l'élaboration d'un *Business Continuity Plan* définissant l'organisation à mettre en place ainsi que les actions à y associer pour une gestion performante des incidents graves dont la survenance pourrait avoir des conséquences importantes sur le niveau et la qualité des services.

LE 1^{ER} INVESTISSEUR DU PAYS

En 2007, Infrabel a consacré plus de 700 millions € à l'amélioration de la mobilité en Belgique. Une année d'investissements pour de grands projets d'avenir comme pour l'amélioration du quotidien des utilisateurs du rail. L'ampleur de ces investissements demande un suivi rigoureux et minutieux des budgets et de l'état d'avancement de chaque projet.



Infrabel mène des projets sur l'ensemble du territoire au bénéfice des ports, des plateformes multimodales et des axes ferroviaires marchands, de la mobilité des personnes autour des grandes villes, des liaisons transfrontalières... Des projets qui visent à promouvoir le transport par rail, mode de transport respectueux de l'environnement. On pense par exemple à la (ré)ouverture de points d'arrêt, à l'amélioration de la mobilité des navetteurs (projet RER), au développement de l'intermodalité (amélioration des accès aux ports et aux aéroports), à l'achèvement du réseau LGV ou encore au développement d'autoroutes ferroviaires fret: (corridor C, Rhin d'Acier ...).

Les différents investissements d'Infrabel peuvent être classés en trois grandes catégories selon qu'ils concernent le maintien et l'extension de la capacité du réseau ferré, qu'ils sont liés à l'amélioration de la sécurité [voir pp. 24-29] ou qu'ils sont axés sur l'amélioration de l'accueil des voyageurs (accès aux quais, information, éclairage... [voir pp. 45 & 46]).



Guy Vernieuwe

Manager Stratégie, Affaires Internationales & IT

« En 2007, nous avons élaboré un ambitieux plan d'investissement pour 2008-2012, rassemblant tous les projets destinés à améliorer et renforcer le réseau, même si la période de réalisation de certains d'entre eux repose sur des hypothèses liées notamment à l'obtention de permis d'urbanisme. Mais l'expérience accumulée ces dernières années et les actions proactives lancées dans ce domaine nous permettent d'être optimistes. Ce plan, qui s'élève à 6,8 milliards €, doit encore être approuvé par l'autorité de tutelle. »



6 CLIENTS POUR LE RÉSEAU BELGE

Depuis la création d’Infrabel en 2005, les clients et les stakeholders sont au cœur de ses préoccupations. D’ailleurs, 2006 avait vu la mise en place du concept d’account management. En 2007, ces relations étroites, basées sur l’écoute, et reposant sur une garantie de qualité de service, ont encore été renforcées par la conclusion de *Service Level Agreements* avec toutes les entreprises ferroviaires clientes.



Libéralisation et accès équitable

En Belgique, le transport de marchandises a été libéralisé en plusieurs phases, au fil des transpositions en droit belge des différentes directives européennes; d’abord le transport international, totalement libéralisé en janvier 2006, puis le transport national, un an plus tard. Dans ce contexte de libre concurrence, Infrabel doit garantir à tout opérateur détenteur d’un certificat de sécurité un accès équitable et non discriminatoire à son infrastructure ferroviaire.

La clientèle à soigner

Par sa position stratégique au cœur de l’Europe, le réseau ferroviaire belge attire toujours plus d’entreprises ferroviaires. Fin 2007, Infrabel comptait six

clients directs: l’opérateur historique SNCB, actif dans le transport de voyageurs et de marchandises, et cinq entreprises ferroviaires spécialisées en fret: le Belgo-Suisse Dillen & Lejeune Cargo, le Français SNCF Fret, le Germano-Belge Transport et les Néerlandais Rail4Chem Benelux B.V. et ERS Railways. C’est en février 2007 que ce dernier a obtenu son certificat de sécurité lui permettant d’opérer sur le réseau belge. Quant au Néerlandais ATCS, qui avait entamé en 2006 la procédure pour les rejoindre, il s’est vu octroyer toutes les autorisations nécessaires en janvier 2008.

Outre ces opérateurs, Infrabel compte également des clients indirects, à savoir les ports, les gestionnaires de plateformes multimodales et les chargeurs industriels.

Mériter la confiance de nos clients

La gestion proactive d'Infrabel l'a conduite à créer le service Clients & Produits fin 2006. Celui-ci a procédé à la définition claire et précise des produits. Si le produit le plus vendu est le sillon (autrement dit la capacité), Infrabel propose aussi des raccordements de sites industriels sur le réseau, de l'énergie de traction électrique, ainsi que l'utilisation des faisceaux et des voies accessoires. Au sein de ce service, les *account managers*, en contact quotidien avec la clientèle, assurent la vente de ces divers produits ; les « horairistes » allouent les sillons tandis que l'équipe de tarification en facture l'utilisation.

Une équipe particulière a pour mission de suivre l'évolution du secteur du transport en général et du rail en particulier. Grâce aux informations ainsi récoltées, à une analyse des capacités vendues et des capacités restantes, il est possible de déterminer les projets d'extension de capacité à réaliser afin que le réseau continue de répondre aux besoins des clients et à l'évolution du monde du transport.

Rester à l'écoute de nos clients

La conclusion de *Service Level Agreements* (SLA) avec tous les clients opérateurs ferroviaires actifs sur le réseau belge traduit l'importance qu'Infrabel accorde à la qualité de service. Ces contrats particuliers définissent clairement le niveau de qualité attendu et établissent les critères de mesure de la satisfaction. Une méthode de mesure précise et objective garantit donc l'évaluation de la qualité du service. Des mesures correctives peuvent être adoptées de part et d'autre, améliorant le niveau de satisfaction global et permettant de faire évoluer le contenu du contrat en fonction des besoins et intentions des parties.



Luc Vansteenkiste,
Directeur général Accès au Réseau

« Les *Service Level Agreements* signés avec tous nos clients portent sur le respect réciproque de la ponctualité. Nous avons en outre mis en place une plateforme de sensibilisation qui réunit toutes ces entreprises ferroviaires autour de thèmes cruciaux comme la sécurité, l'interopérabilité et les réglementations à respecter. Si les SLA portent à l'heure actuelle sur la régularité, ils sont extensibles à d'autres domaines tels que le délai d'attribution des sillons, la transmission d'information, la disponibilité de l'infrastructure... »

DES ENGAGEMENTS FORTS



Crocodile

Cet équipement de signalisation est utilisé sur les réseaux ferroviaires belges, français et luxembourgeois. Placé dans la voie ferrée, il permet, au passage d'un train, d'envoyer une impulsion électrique à son bord, rappelant au conducteur la présence d'un signal. Un système qui a déjà laissé la place par endroits au système TBL 1, lui-même appelé à être remplacé par le système de signalisation européen ETCS.



1. DEVENIR LE RÉSEAU LE PLUS SÛR D'EUROPE

La sécurité est toujours la priorité absolue d'Infrabel. Ses collaborateurs mettent dès lors tout en œuvre pour garantir la sécurité des voyageurs, de leurs collègues cheminots et de toute personne se trouvant le long des voies, et pour assurer la protection des marchandises. Désireuse de se maintenir parmi les gestionnaires d'infrastructure européens les plus sûrs, la société s'engage également à améliorer sans cesse la sécurité à tous les niveaux.



Veste jaune

Être vu. Tel est le mot d'ordre pour toute personne amenée à se rendre sur le domaine ferroviaire. Directeur, ingénieur, chef d'équipe, ouvrier... : pour sa sécurité, chacun doit porter un vêtement jaune à haute visibilité lorsqu'il se trouve dans ou à proximité d'une voie. Le jaune assure surtout la visibilité de jour, tandis que les bandes rétro-réfléchissantes prennent le relais la nuit. Une seule exception : les factionnaires endossent la couleur orange, ce qui permet de les distinguer et de signaler aux conducteurs de trains la présence toute proche d'une équipe au travail.

ESSAIS EN CABINE

L'infrastructure ferroviaire, raison d'être d'Infrabel, fait l'objet d'une inspection et d'un entretien régulier. Les voies et les abords des lignes sont minutieusement contrôlés suivant un calendrier déterminé, et entretenus selon les besoins [voir encadré p. 27]. Il en va de même pour les ponts et les tunnels. L'ensemble de l'infrastructure est passé au crible. D'année en année, Infrabel procède, là où c'est nécessaire, à des aménagements pour renforcer encore la sécurité.

Près de 150 passages à niveau supprimés en 3 ans

Parce qu'ils touchent également les usagers de la route, les passages à niveau figurent parmi les installations du réseau ferroviaire les plus concernées par le thème de la sécurité. Chaque année, Infrabel investit environ 15 millions € pour les supprimer, les aménager ou les moderniser.

Depuis le début de l'année 2005, 147 passages à niveau ont pu être supprimés. Un plan spécifique a également été consacré entre 2005 et 2007 à 205 passages à niveau sensibles. Chacun d'eux a fait l'objet d'une visite particulière et d'une proposition d'aménagement (suppression et remplacement

par un ouvrage d'art, ajout de signalisation et/ou de barrières...). Les travaux entrepris dans ce cadre se poursuivront en 2008. Mais comme les meilleurs équipements de sécurité ne remplaceront jamais la prise de conscience des usagers des dangers de la traversée d'un passage à niveau, Infrabel a également consacré 200 000 € aux trois volets d'une vaste campagne de sensibilisation menée en collaboration avec l'BSR en 2006 et 2007.

La sécurité: une priorité pour l'Europe aussi

La sécurité des chemins de fer fait l'objet d'une politique commune élaborée par l'Union européenne. Les directives connues sous le nom de « deuxième paquet ferroviaire », transposées en droit belge en décembre 2006, précisent que la sécurité relève de la responsabilité du gestionnaire de l'infrastructure et des opérateurs, sous le contrôle des autorités nationales de sécurité, et de l'Agence ferroviaire européenne (ERA).

Infrabel a donc mis en place un système de gestion de la sécurité d'exploitation, consistant à analyser la situation préexistante (organisation, activités) et à étudier les risques en cas de modification de l'infras-

Fin mai 2007, Infrabel a conclu un contrat de 414 millions € avec BELGOSIGNAL, la société momentanée constituée d'Alstom Belgium et de Siemens Belgique, pour la fourniture et l'installation des équipements, modernes et fiables, requis pour ses nouvelles cabines de signalisation. Ces centres de commande des aiguillages et des signaux dans une zone déterminée sont au cœur d'un projet de concentration mené actuellement par Infrabel (voir p. 37).

Les nouvelles cabines, qui recourent à des équipements de haute technologie, garantissent une meilleure fiabilité des installations de signalisation et contribuent à une plus grande sécurité du réseau. Toutes les nouvelles cabines gérant le trafic sur les voies principales seront entre autres équipées de tableaux de contrôle optique (TCO), permettant de suivre sur un seul écran le trafic de toute la zone couverte par la cabine. Les essais menés en 2007 dans la cabine de Bruges, qui a servi de prototype pour ce genre d'équipements, se sont révélés concluants.

Le contrat signé en mai 2007 est également créateur d'emplois en Belgique avec une centaine de nouveaux postes à pourvoir au sein d'Infrabel et une soixantaine d'autres chez ses fournisseurs.



Installations de voie révisées/entretenu en 2007 (voies principales)

2 149 km de voie
fixations des rails sur 2 057 km de voie
4 103 appareils de voie (aiguillages)
895 passages à niveau

structure, les nouveaux systèmes et services devant garantir un niveau de sécurité global au moins équivalent à celui qui prévalait. Ce système prévoit aussi de tirer les leçons des accidents. Pour ce faire, tous les accidents et incidents survenant sur le réseau sont enregistrés et documentés. Pour les encoder, les gérer et les analyser de manière centralisée, près de 800 collaborateurs d'Infrabel utilisent, depuis le 1^{er} juillet 2007, l'application SafeRail. Prochainement, les opérateurs clients d'Infrabel pourront y signaler eux-mêmes tout événement potentiellement perturbateur.

Concertation avec les réseaux voisins

Dans les 16 points du réseau comportant une ligne transfrontalière, des agents de contact sont chargés de la mise en place d'un nouveau management de sécurité. Celui-ci prévoit la clarification des consignes communes, des formations partagées, l'analyse systématique des incidents et des réunions régulières avec les responsables des réseaux voisins que sont

RFF (France) et CFL (Grand-Duché du Luxembourg). En 2008, cette collaboration sera étendue à l'Allemagne (DB Netz) et aux Pays-Bas (ProRail).

Sécurité au travail

À la Direction Infrastructure, une division spécifique actualise chaque année le plan global de prévention, qui identifie les dangers et analyse les risques encourus par le personnel. Des réunions liées à la sécurité au travail sont organisées chaque mois pour l'ensemble du personnel de la Direction. En 2007, Infrabel a, entre autres, testé des dispositifs d'annonce automatique des trains protégeant les agents de chantier. Elle s'est aussi assurée du niveau sonore et de la pression acceptables qu'aurait à subir le personnel d'entretien travaillant dans le tunnel de Soumagne (ligne 3). En plus de ses obligations légales en la matière, la Direction Infrastructure implémente également un nouveau système de gestion de la santé et de la sécurité au travail conforme aux normes internationales (OHSAS 18001).



Une signalisation uniformisée en Europe

Afin d'améliorer la sécurité et l'interopérabilité, l'Union européenne a décidé d'implémenter progressivement sur tout le réseau transeuropéen le système standardisé de signalisation et de sécurité ERTMS (*European Rail Traffic Management System*). Commun à l'ensemble des pays européens, ce système constitue une réelle prouesse en matière d'harmonisation et abolira les frontières technologiques.

L'ERTMS se compose du système de télécommunication GSM-R (*GSM for Railways*, un réseau téléphonique et numérique réservé exclusivement aux chemins de fer) et du système de signalisation ETCS (*European Train Control System*). Le système intégré ERTMS assure, via le réseau GSM-R et les balises ETCS, la transmission à bord des trains des données relatives à la signalisation. Ces informations (comme la vitesse à respecter, par exemple) ne sont plus communiquées au conducteur par les signaux habituellement placés le long de la voie, mais s'affichent directement dans la cabine de conduite.

Ce projet présente de grands avantages en matière de sécurité, car un freinage d'urgence est automatiquement déclenché en cas de dépassement de la vitesse autorisée, ce qui supprime le risque de déraillement et de franchissement d'un signal rouge. La nouvelle plateforme ERTMS permet, en outre, de lancer des appels d'urgence simultanément à tous les trains d'une zone déterminée et de suspendre automatiquement les éventuelles communications en cours au profit des appels prioritaires.

L'ETCS en plein déploiement

Infrabel a fait le choix d'équiper ses nouvelles lignes à grande vitesse du seul système ERTMS. Ainsi, sur les LGV 3 (vers l'Allemagne) et 4 (vers les Pays-Bas), l'équipement en ETCS se termine [voir pp. 53-54]. Il se poursuivra prioritairement sur les tronçons cruciaux pour la mobilité européenne et sur les corridors de fret (dans un premier temps, la ligne 36-36N et le corridor C).

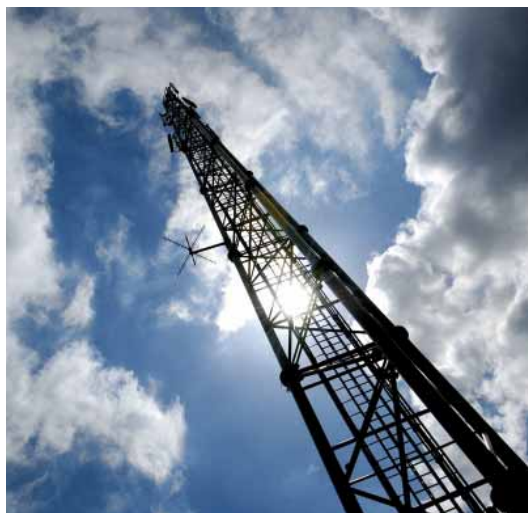
L'intégration graduelle, depuis 2007, de la fonction « stop » aux signaux, c'est-à-dire le freinage d'urgence avant le dépassement d'un signal rouge,

constitue pour Infrabel une première étape dans le déploiement du système ETCS. L'objectif est d'endoter la moitié du réseau fin 2009, soit les tronçons représentant 80 % du risque.

GSM-R: bienvenue sur le réseau « sécurité »

Quant au réseau de téléphonie mobile GSM-R – également accessible aux trains et au personnel de maintenance, Infrabel procède à son déploiement sur plus de 3 000 km de lignes principales ainsi que dans les installations telles que le Traffic Control,

les nouvelles cabines de signalisation et les réparateurs d'énergie de traction électrique. Fin 2007, le réseau GSM-R couvrait 45 % des lignes principales du réseau alors que 350 sites GSM-R sur les 465 à construire avaient été équipés. L'installation du GSM-R représente un investissement total de 120 millions €. Infrabel s'est associée au service ICT de la SNCB-Holding pour son développement et son exploitation.





// Luc D'Hoker // Je travaille depuis 33 ans pour les chemins de fer, et je me consacre depuis 2005 à la gestion de la sécurité. Il règne une véritable « culture de la sécurité » chez Infrabel, que nous voulons transmettre aux entreprises ferroviaires qui sont clientes chez nous.

// Enjo Meeus // Un réseau ne peut être sûr que si tous les acteurs concernés y travaillent ensemble. Infrabel ne veut pas se contenter d'imposer quelques règles ou d'expliquer les consignes. Il est tout aussi important que nous soyons ouverts aux suggestions des opérateurs et, quand cela est possible, que la réglementation réponde à leurs besoins.

// Luc D'Hoker // C'est pour faciliter cette collaboration que la *Safety Platform* est née. Elle réunit tous les deux mois les responsables de la sécurité des différents opérateurs. Nous les informons notamment sur les travaux d'infrastructure et leurs conséquences, sur la gestion des risques et de la sécurité et sur les changements de réglementation. Les intérêts commerciaux des différents opérateurs passent

alors quelque peu au second plan; chacun peut se concentrer sur la sécurité et tirer des enseignements des expériences et des questions des autres.

// Enjo Meeus // Bien sûr, nous nous tenons aussi à la disposition de chaque client individuellement. L'*account management* est le point de contact auquel peut s'adresser chaque entreprise ferroviaire, avec ses questions et ses problèmes. Nous veillons à leur fournir une réponse coordonnée et structurée dans des délais raisonnables. Nous ne faisons aucune distinction entre nos différents clients. Nous mettons toutes les entreprises ferroviaires sur un pied d'égalité.

// Luc D'Hoker // La sécurité sur le réseau ferroviaire n'est pas une donnée statistique. La législation change, de nouveaux clients font leur apparition, l'infrastructure évolue ... En entretenant un dialogue ouvert avec les opérateurs, nous ne construisons pas seulement un réseau sûr, nous rencontrons aussi mieux leurs intérêts.



Direction Accès au Réseau

Luc D'Hoker

Systems de sécurité & Gestion des risques

Enjo Meeus

Clients

En tant que responsable de la gestion de la sécurité au sein de la Direction Accès au Réseau, Luc D'Hoker a pour principale préoccupation la sécurité sur le réseau. Son collègue et account manager Enjo Meeus prête une oreille attentive aux opérateurs, clients d'Infrabel, et répond à toutes leurs questions et remarques.

2. AMÉLIORER LA PONCTUALITÉ

Début 2007, l'Administrateur délégué d'Infrabel, Luc Lallemand, appelait à une mobilisation générale en faveur de la ponctualité. L'entreprise est fermement déterminée à redresser la barre, malgré les nombreux chantiers qui pèsent sur la fluidité du trafic.



Horloge

Les horloges installées sur les quais font plus qu'informer les voyageurs; l'indication exacte de l'heure est également indispensable au bon déroulement du trafic ferroviaire. Le saviez-vous ? À partir d'une horloge mère, l'heure est « distribuée » aux horloges annexes, analogiques ou digitales, par l'intermédiaire d'un signal horaire codé.

DES RÉSULTATS TRANSPARENTS SUR INTERNET

Soucieuse de fournir des informations claires et complètes sur la ponctualité des trains, Infrabel met ses statistiques à disposition des voyageurs sur son site www.infrabel.be. Depuis l'automne dernier, elle y présente de manière détaillée les résultats de ponctualité sur le réseau belge.

Au cours de l'année 2007, la direction d'Infrabel a rencontré à plusieurs reprises les principales organisations représentatives des voyageurs afin de déterminer les données à publier et de définir de nouveaux indicateurs de ponctualité. Dès le mois de septembre, Infrabel a, par exemple, distingué le taux de ponctualité enregistré en heure de pointe et en heure creuse, et elle a détaillé les résultats par type de train.

Les efforts pour mieux « coller » à la perception des voyageurs se poursuivront en 2008. Le gestionnaire du réseau a en effet développé des outils lui permettant de faire le suivi des correspondances, de pondérer les résultats d'après le nombre de voyageurs à bord ou encore de mesurer les retards des trains en cours de route. Des résultats qu'Infrabel s'engage à publier de manière trimestrielle à partir de 2008.

Statistiques de ponctualité détaillées

En tant que gestionnaire indépendant du réseau ferroviaire belge, Infrabel est chargée de coordonner et de contrôler la circulation des trains. À ce titre, elle enregistre et répertorie les retards et établit les responsabilités. Elle fournit alors des statistiques détaillées de la régularité des trains aux différents acteurs impliqués. Pour l'ensemble de l'année 2007, un taux de ponctualité de 89,2 % a ainsi été enregistré sur le réseau ferré belge [voir encadrés p. 32].

L'heure de l'action

Consciente que les derniers résultats ne répondent pas aux attentes des voyageurs, Infrabel met en œuvre, depuis 2006, un important plan d'action. Ce plan mobilise l'ensemble de son personnel, chargé à tous les niveaux de prendre à bras-le-corps les causes des retards dont il a la responsabilité. Ce plan se décline en plus de 50 mesures qui englobent tous les domaines liés à la ponctualité : gestion du trafic, sécurité, élaboration des horaires, mais aussi fiabilité de l'infrastructure, diffusion de l'information, formation et accompagnement du personnel, etc.

Renforcer la fiabilité des installations

Les incidents relevant de la responsabilité d'Infrabel qui ont occasionné le plus de retards en 2007 sont les avaries touchant la signalisation et la caténaire et les choix inopportuns dans la régulation du trafic. Pour remédier au premier problème, l'entreprise a étendu les services d'intervention rapide [voir p. 32] et équipe actuellement le personnel d'entretien de la signalisation en matériel informatique d'assistance au contrôle et au réglage des équipements. Elle a également apporté des améliorations techniques, comme une meilleure ventilation des loges, qui abritent l'appareillage électrique de la signalisation. L'objectif est de protéger ces équipements sensibles des fortes fluctuations de température.

La caténaire, élément particulièrement vulnérable, fait l'objet depuis 2007 d'une modernisation dans la zone de Bruxelles, nœud du réseau ferroviaire. Une partie des zones critiques a déjà été traitée, mais le plan de réhabilitation doit se poursuivre jusqu'en 2011, pour aboutir à une modernisation en profondeur.

Ponctualité 2007 : les chiffres clés trains arrivés à l'heure ou avec un retard de maximum 5 minutes

	Ponctualité sans neutralisation*	Ponctualité avec neutralisation*
2007	89,2 %	93,6 %
2006	90,6 %	94,0 %
2005	91,9 %	94,8 %
2004	93,2 %	95,7 %
2003	92,6 %	95,3 %
2002	92,6 %	95,2 %

* neutralisation des causes externes et grands travaux d'investissement



Ponctualité 2007 : les chiffres clés

46,5 % des retards à charge du transporteur principal

31,3 % des retards à charge de tiers

20,7 % des retards à charge d'Infrabel

1,2 % de trains supprimés



Formations et méthode de travail

En vue de réduire les erreurs humaines à charge de son personnel, Infrabel organise des formations et des *coachings*. Depuis septembre, une formation « ponctualité » fait ainsi partie intégrante du programme de formation permanente destiné à plus de 3 000 agents chargés de la régulation du trafic. En 2007, Infrabel a désigné à la cabine de Bruxelles-Midi et au Traffic Control six premiers *coachs* parmi son personnel, sélectionnés pour leur expérience et leurs aptitudes pédagogiques [voir p. 35]. Une fois formés, ils assurent le *coaching* individuel de leurs collègues. Cette expérience sera étendue à tout le réseau dans les deux prochaines années. Vu l'arrivée massive de nouveaux collaborateurs, Infrabel a voulu s'assurer de la transmission des connaissances et des savoir-faire.

Par ailleurs, comme le moindre incident durant les heures de pointe peut engendrer d'importantes perturbations dans le service des trains, la présence d'un responsable expérimenté est obligatoire depuis début mars 2007 dans les principales cabines de

signalisation (c'était déjà le cas au Traffic Control). Ce renfort permet des prises de décisions posées et adéquates en situation d'urgence.

Ici, la permanence !

En 2007, la Direction Réseau d'Infrabel a préparé la mise en place de 27 permanences autour des grandes cabines de signalisation. Depuis le 1^{er} janvier 2008, elles interviennent en cas de panne, d'accident ou de tout dérangement qui affecterait le réseau. Disponible 24/24 h, chaque permanence dispose d'un véhicule d'intervention équipé d'un GPS, d'un gyrophare, d'un GSM et d'un appareil photo. Plus rapidement sur place, les agents Réseau peuvent informer leurs collègues au Traffic Control et en cabine de l'évolution de la situation et des mesures à prendre en ce qui concerne le trafic.

Du côté de la Direction Infrastructure également, un *helpdesk* dédié aux systèmes informatiques de signalisation (la première cause de retards pour Infrabel) est désormais disponible 24/24 h les jours ouvrables pour poser des diagnostics à distance et

gagner un temps précieux dans la remise en service des installations. De même, la mise sur pied d'équipes d'intervention rapide spécialisées dans la signalisation et l'électricité est en cours. Les techniciens de garde disposeront de véhicules contenant des appareils de base et du matériel de réserve pour pouvoir effectuer des réparations plus rapides.

Ces mesures organisationnelles doivent permettre d'augmenter la réactivité et l'efficacité des interventions en cas de perturbation, de limiter l'impact d'un dérangement sur le trafic et par là même de réduire les retards encourus par les trains.

Attentif en amont et en aval

Le recours aux statistiques et l'examen approfondi des retards sont précieux dans la recherche d'une plus grande régularité du trafic. La Direction Infrastructure s'est dotée à cet effet d'un service central Qualité en mai 2007. Par son travail de classification et d'analyse des incidents touchant l'infrastructure ferroviaire, il est à même de prendre les mesures appropriées pour diminuer les retards.



Etienne De Ganck,
Directeur adjoint Gestion du trafic

« Parce que la ponctualité nous concerne tous, notre plan d'action décline des mesures pour chaque Direction d'Infrabel. Et parce qu'elle doit s'améliorer durablement, nos efforts portent à court, moyen et long terme. Le Comité de Direction suit mensuellement les mesures qui doivent porter leurs fruits à court et moyen terme, tandis qu'un bilan de toutes les actions est fait deux fois par an. Mais il nous faut également rester attentifs aux améliorations possibles ; c'est pourquoi nous peaufinons constamment notre plan, au fur et à mesure de l'évolution des résultats de ponctualité et des nouvelles propositions d'amélioration. »



Depuis octobre 2007, les trains voyageurs les moins ponctuels sont traités prioritairement par les cellules permanentes de surveillance du trafic, qui regroupent divers intervenants du Groupe SNCB. D'éventuelles causes structurelles de retards peuvent ainsi être détectées et corrigées. De plus, douze agents ont été nommés en 2007 au sein de la Direction Réseau pour suivre le trafic et la ponctualité d'une ligne ferroviaire déterminée. Ces agents ont pour mission de proposer des corrections dans l'organisation du service des trains et de signaler les erreurs évitables au service responsable. Celui-ci peut alors développer des mesures correctives et donner des consignes à son personnel sur la base de faits concrets.

En amont, la Direction Accès au Réseau vérifie la faisabilité des horaires demandés par les opérateurs en tenant compte des temps de parcours, de la durée des arrêts, du temps d'embarquement, d'intervalles suffisants entre deux trains, etc. Pour confectionner minutieusement ces horaires, elle s'appuie sur la nouvelle application informatique Roman, utilisée pour la première fois pour les horaires de décembre 2007.

Mieux guider les voyageurs

Lorsque les délais d'attente d'un train sont dépassés, surtout lors de l'exécution d'importants travaux sur le réseau, les retards, par un effet boule de neige,

répercutent sur d'autres correspondances. En 2007, Infrabel a renforcé le contrôle strict de l'application des délais d'attente prévus. Par le biais d'affiches, elle a expliqué aux voyageurs, dans 53 gares de correspondance, les principes qui prévalent pour les délais d'attente.

Autre petite mesure, mais qui produit de grands effets : de précieuses minutes peuvent être gagnées au moment de l'embarquement si les voyageurs sont bien répartis sur toute la longueur des quais. Pour ce faire, près de 40 nouveaux abris ont été livrés et installés sur les quais où cela s'imposait. De nouveaux abris supplémentaires seront commandés et placés en 2008 et 2009.



Direction Réseau - Traffic Control

Nathalie Spronck Florence Vanhover

Parmi les nouveaux collaborateurs qui ont rejoint Infrabel en 2007, Nathalie Spronck travaille désormais au Traffic Control. En tant que coach, Florence Vanhover l'accompagne dans l'apprentissage des outils informatiques indispensables à la gestion du trafic.



// Florence Vanhover // Avant d'occuper cette fonction, j'ai travaillé pendant trois ans dans les dispatchings de Mons et de Bruxelles, qui sont centralisés au Traffic Control depuis fin 2006. J'y ai acquis pas mal d'expérience avec ARTweb, l'application informatique utilisée pour suivre le trafic en temps réel et répertorier les causes des retards. Maintenant que je suis *coach*, j'essaie de transmettre le mieux possible ces connaissances à mes nouveaux collègues.

// Nathalie Spronck // Le travail au Traffic Control peut être stressant et il n'est pas question de le prendre à la légère. Il faut constamment suivre le trafic et lors d'un retard, même minime, en préciser la cause afin que les voyageurs puissent être informés. Mais je peux bien sûr faire appel à Florence quand je ne suis pas sûre de la manière dont je dois aborder les choses.

// Florence Vanhover // Je n'interviens pas seulement quand mes collègues rencontrent une difficulté ou se posent une question. J'essaie aussi de leur apprendre une méthode de travail qui leur permette de développer

de bons réflexes. C'est parce qu'il faut jusqu'à trois ans pour maîtriser ce travail que les nouveaux travaillent toujours avec des personnes expérimentées.

// Nathalie Spronck // Avant de pouvoir entrer au Traffic Control, on suit une formation théorique de 8 mois qui met fortement l'accent sur la sécurité. Vient ensuite une période de « pilotage », au cours de laquelle on est observé tandis que l'on est en action. Une fois que l'on est indépendant, les *coaches* se révèlent très utiles : au début, c'est parfois difficile d'établir les priorités.

// Florence Vanhover // Ce n'est pas un métier facile, et certains sont parfois impressionnés par la quantité de travail, mais je suis bien décidée à mettre tout le monde sur la bonne voie ! Avant, je me rendais auprès d'eux pour voir s'ils éprouvaient des difficultés, mais depuis nous avons développé une autre relation, et ils viennent d'eux-mêmes vers moi avec leurs questions. Nous travaillons ainsi ensemble à un trafic fluide et sûr.



3. MODERNISER L'OUTIL INDUSTRIEL

Infrabel poursuit la modernisation de ses installations. Dans le domaine de la gestion du trafic, elle s'est restructurée en 2007 autour de 13 Gestions régionales, tout en poursuivant la concentration de ses cabines de signalisation. Par ailleurs, dans le cadre de la création des centres logistiques modernes et performants, elle rassemble progressivement les équipes techniques chargées de l'entretien et de la modernisation du réseau. Par ces ambitieux projets, Infrabel marque sa volonté d'adapter ses outils de production aux nouvelles technologies et de concentrer ses efforts pour une meilleure productivité.



Rail

Fabriqués par l'industrie sidérurgique et assemblés dans l'atelier de Schaerbeek, les rails utilisés par Infrabel sont en acier et pèsent, selon le type, 50 ou 60 kg/m. L'atelier soude les rails bout à bout pour en faire des longs rails soudés (LRS) de 300 mètres de longueur, sans joints. En Belgique, comme dans la plupart des pays européens, l'écartement des rails est de 1,435 mètre.



INFRABEL INAUGURE SON 6^E CENTRE LOGISTIQUE

Le 20 avril 2007, Infrabel a inauguré son nouveau Centre Logistique Infrastructure (CLI) à Ans. Sur une superficie de 2 603 m², ce CLI regroupe les moyens techniques et humains de l'arrondissement de Liège. Employant 193 agents, ce premier nouveau CLI construit sur le district liégeois est également le premier à accueillir sur le même site une brigade responsable d'une ligne à grande vitesse (tronçon Hélécine-frontière allemande). Il représente un investissement de 3,65 millions €.

Ce centre s'inscrit dans le vaste programme de regroupement, dans des CLI et leurs antennes, des quelque 250 sièges de travail répartis sur l'ensemble du réseau et chargés de l'entretien et de la modernisation de l'infrastructure ferroviaire (voir p. 39). Ce regroupement progressif des effectifs et des moyens logistiques dans chaque arrondissement répond à l'objectif de rationalisation et de modernisation des moyens de production. Fin 2007, 6 Centres Logistiques et 26 antennes étaient en service sur les 66 prévus à terme (22 CLI et 44 antennes).

Modernisation des infrastructures en 2007

Renouvellement des voies principales

- 171 km de traverses
- 94 km de rails
- 94 km de ballast
- 48 appareils de voie

Renouvellement des voies secondaires

- 29 km de traverses
- 31 km de rails
- 19 km de ballast
- 38 appareils de voie

Renouvellement des installations de distribution de l'énergie électrique

Sous-stations de traction : modernisation des installations de Bruxelles-Midi, Hal, Berchem, Kinkempois, Luttre, Ciney, Arlon, renforcement de la protection des sous-stations de la zone de Bruxelles, modernisation du poste de sectionnement d'Anvers-Sud.

Caténaire : fin de la réélectrification de la ligne 25 et du grill intérieur de Bruxelles-Midi, renouvellement de fils de contact sur les lignes 25 & 26, aménagement de Charleroi-Sud et de Luttre.

Concentration des cabines pour un réseau plus ponctuel et plus sûr

Infrabel met progressivement en œuvre son plan de rénovation et de concentration des cabines de signalisation, qui gèrent le trafic au niveau local. Sur les 31 centres de contrôle ultramodernes prévus en 2012 (contre 368 à la naissance d'Infrabel), 19 sont déjà entièrement ou partiellement opérationnels. La mise en service des 12 cabines restantes se déroulera par phases d'ici 2012, afin d'assurer la continuité du trafic. Plus fiables, plus pratiques et plus confortables, les nouvelles cabines contribueront à assurer une meilleure régularité du trafic tout en garantissant un très haut niveau de sécurité. En 2007, les zones desservies par Bruges, Liège, Namur, Mol et Nivelles ont été étendues. Au total, près d'une centaine de cabines ont déjà été mises hors service depuis 2005.

Prototype de cabine et simulateur de gestion de trafic

Un prototype de cabine répondant à des exigences très pointues (ergonomie, acoustique, climatisation...) a été testé en 2007. Ce modèle unique, modulable en fonction des besoins locaux, favorisera l'uniformisation des procédures et des opérations et optimisera les formations dispensées aux agents, plus vite opérationnels. Chaque cabine disposera, en outre, d'un simulateur de gestion du trafic basé sur la configuration réelle des voies, ce qui constitue une première en Europe. Le personnel pourra ainsi s'entraîner à gérer des situations difficiles sur les voies et aiguillages desservis par son propre poste.



Le Traffic Control remporte un prix pour son développement ICT

Le centre de gestion de trafic hypermoderne d'Infrabel, inauguré fin 2006, s'est distingué par son côté innovant et stratégique, lors du concours « *ICT Manager of the Year* », organisé en novembre 2007 par les magazines DataNews et Trends Business ICT.

Concentrant les anciens dispatchings régionaux et le dispatching central de Bruxelles en un même lieu, cet organe de régulation national constitue l'un des centres de contrôle les plus modernes d'Europe.

Frederic Tais, chef de projet du département ICT de la SNCB-Holding, a reçu le prix « *ICT Innovator of the Year – Public Sector* » pour le développement de deux programmes informatiques spécifiques : les applications ARTweb et A172. Grâce à ces systèmes informatiques et de communication de haute technologie, le Traffic Control est à même de gérer le trafic et d'informer voyageurs dans les meilleurs délais sur les perturbations du réseau ferroviaire, et ce 24/24 h et 7/7 j

De 19 Régions à 13 GRI-R

Le 1^{er} novembre 2007, l'opération « *New Passengers* » s'est clôturée par le transfert de 1503 des quelque 6000 membres du personnel de la Direction Réseau d'Infrabel vers la Direction Voyageurs de la SNCB, en concertation avec les organisations représentatives du personnel. Cette opération achève de scinder les responsabilités du gestionnaire de l'infrastructure et celles de l'opérateur ferroviaire, comme imposé par les directives européennes. Le personnel de quai en relation avec les voyageurs a ainsi logiquement rejoint la SNCB, puisqu'il effectue essentiellement des tâches commerciales.

La conséquence directe de ce transfert est une nouvelle organisation au niveau local pour la Direction Réseau : depuis le 1^{er} janvier 2008, 13 GRI-R (Gestions régionales Infrabel-Réseau), remplacent les 19 anciennes Régions. Une fusion administrative et organisationnelle qui a demandé une importante préparation en amont.

DES PETITS GESTES POUR LE DÉVELOPPEMENT DURABLE

Utilisation réduite d'herbicides : si le désherbage des voies reste nécessaire pour les maintenir en bon état, Infrabel a fortement diminué la quantité, la nocivité et la persistance des herbicides utilisés.

Recyclage du ballast : Infrabel récupère le ballast lors d'opérations d'entretien ou de renouvellement des voies : 90 % peuvent être recyclés dans la construction (ex. : travaux de voirie) ; 10 % nécessitent un traitement physico-chimique.

Réduction du nombre de traverses en bois : Infrabel a généralisé l'utilisation de traverses en béton et applique une technique de traitement des traverses en bois moins polluante.

Récupération de l'eau de pluie et réutilisation de celles-ci au sein des installations sanitaires dans les CLI. Exemple : le CLI de Mons se prête à un projet pilote où l'eau de pluie est utilisée pour alimenter les toilettes, ainsi qu'un circuit d'eau industriel extérieur (pour nettoyeur haute pression...)

Renouvellement du parc automobile : Infrabel remplace les véhicules de plus de 8 ans ou de plus de 160 000 km par des véhicules qui consomment moins et rejettent moins de CO₂. Entre 2005 et 2007, alors que le parc automobile a crû de 13 %, la quantité de carburant consommé annuellement a diminué de 1 %.

Vers de grands centres logistiques rationalisés

Appelés à devenir des pôles de rassemblement des hommes et des moyens, les Centres Logistiques Infrastructure [CLI, voir p. 67] voient progressivement le jour. Ces centres sont de taille variable selon qu'ils comprennent ou non, en plus du CLI de base (un par arrondissement), un centre d'entretien de la caténaire et/ou un garage de draines (engins et outillage motorisé pour la maintenance des voies). Outre la concentration et la rationalisation des moyens logistiques, le rassemblement des différentes spécialités dans ces centres permet d'améliorer les conditions de travail. Il permet également de mieux encadrer le personnel, de planifier plus efficacement les travaux et de coordonner plus rapidement les interventions. Enfin, la création des CLI rend possible la gestion informatisée de la chaîne logistique et la certification ISO.

Gestion commune des stocks

Grâce à la création des CLI, les matériaux sont stockés dans des magasins partagés par les différents services de l'Infrastructure et gérés informatiquement. Cette gestion basée sur un système de type ERP (*Enterprise Resource Planning*) est déjà opérationnelle dans un magasin central et dans deux CLI (Mons et Hasselt). Elle sera étendue à d'autres magasins et CLI au fur et à mesure de leur mise en service.

GeoRamses : gigantesque inventaire technique pour puzzle de 55 000 pièces

Pour Infrabel, il est essentiel de pouvoir localiser chacun des 55 000 composants de son infrastructure pour intervenir à temps en cas d'incident ou de panne, en évaluer l'impact et prendre directe-



Francky Verbruggen,

General Manager Logistique, Ateliers & Zones

« Les anciens petits ateliers locaux ont fait leur temps. Finie aussi, la dispersion des moyens et des hommes. Les CLI sont un plus en termes d'efficacité, de rationalisation, d'économie et de conditions de travail. Ce sont de véritables creusets pour les nouvelles technologies. Les CLI, ce sont à la fois des briques et une philosophie de travail et de vie. »



Jean-Marie Raviart,
Directeur général Infrastructure

« En s'imposant d'initiative les certifications ISO, la Direction Infrastructure veut avoir un regard critique sur ses méthodes de travail. Grâce au système de gestion de la qualité, nous pouvons démontrer que le processus de conception et de création des nouvelles infrastructures est maîtrisé. Il nous permet d'apporter la preuve de la fiabilité, de la sécurité ou de l'interopérabilité de nos équipements. »

ment les mesures qui s'imposent. Où se trouvent les passages à niveau sur la ligne 124? Entre Gand et Alost, quel espace est disponible à côté des voies pour poser des câbles? La localisation a toute son importance, y compris pour organiser les entretiens périodiques et les rénovations ou pour faciliter le travail de fournisseurs. Cette énorme quantité de données disséminées géographiquement, stockées sur des supports les plus variés, a été répertoriée en 2007 dans la nouvelle application GeoRamses.

Une flotte d'engins spécialisés pour l'entretien des voies

Pour rester compétitive, Infrabel renouvelle son important parc d'engins spéciaux et d'outillage motorisé. Ainsi, 4 régaleuses ont été mises en service en 2007, et 7 bourreuses ont été commandées. Infrabel dispose aussi d'un parc automobile de 1250 véhicules, petits et gros utilitaires, voitures et camions, utilisés principalement par les équipes d'entretien. Ces agents doivent pouvoir intervenir de jour comme de nuit dans les plus brefs délais sur l'ensemble du réseau, dans des endroits parfois difficilement accessibles. Aussi paradoxal que cela puisse paraître, le parc automobile d'Infrabel est indispensable pour améliorer la productivité et réduire les retards des trains!

La certification comme label de qualité

Les nombreux certificats ISO que différents services de l'entreprise se sont vu décerner sont la preuve que le système de gestion de la qualité mobilise Infrabel à tous les échelons. La Direction Infrastructure a pour objectif de généraliser la certification ISO à l'ensemble de ses services. Le processus est en cours pour deux zones pilotes (Gand et Charleroi). En 2007, les services techniques centraux Courants forts et Signalisation ont tous deux obtenu la certification ISO 9001. À chaque fois, ceci implique la description rigoureuse des différentes procédures et méthodes de travail, ainsi que la mise en place d'un processus d'amélioration continu et permanent. Des audits de qualité préparatoires à une prochaine certification sont programmés au sein des autres services centraux de la Direction Infrastructure. L'atelier de Bascoup a quant à lui reçu une certification ISO 14001 pour les mesures prises en management environnemental.



Direction Réseau - Bruges

Patrick Huys

Gilbert Pleysier

Bruges est le premier point du réseau à disposer d'une nouvelle cabine de signalisation de nouvelle génération. Gilbert Pleysier et Patrick Huys y travaillent en tant qu'opérateur et agent de surveillance, et sont aux premières loges pour assister au grand projet de concentration des cabines.

Après avoir fait connaissance lors de leur formation en signalisation dans les années 80, Gilbert et Patrick ont travaillé ensemble à La Panne. C'est à Bruges qu'ils se sont ensuite retrouvés. Après des années de collaboration, les deux collègues forment un tandem efficace.

// Gilbert Pleysier // Quand j'étais petit, j'étais fasciné par les trains et le métier de signaleur m'avait l'air passionnant. Et c'est le cas ! Je travaille depuis 30 ans pour les chemins de fer, et veiller au bon déroulement du trafic ferroviaire m'apporte toujours autant de satisfaction. On n'oublie jamais que grâce à ce travail, les gens arrivent à destination.

// Patrick Huys // Auparavant, les cabines de signalisation se trouvaient à proximité des gares et nous étions régulièrement en contact avec les voyageurs. Au fil du temps, des changements très importants ont eu lieu, notamment l'introduction de la technologie "EBP" (poste électronique). La zone de contrôle du trafic s'est agrandie et la façon de travailler s'est fortement simplifiée. Ce qui nécessitait plusieurs manipulations se fait maintenant d'un seul clic de souris !

// Gilbert Pleysier // L'EBP n'a pas seulement simplifié le travail, il a également offert un soutien supplémentaire: l'opérateur ne peut rien oublier car l'ordinateur propose toujours une solution. Les erreurs personnelles sont ainsi évitées, et la sécurité du trafic en sort renforcée. Il permet aussi de réagir plus vite: avant, lors d'un dérangement, nous devions aller sur place pour nous rendre compte du problème, alors qu'aujourd'hui le système informatique met un tas d'informations à notre disposition.

// Patrick Huys // Et comme nous avons une meilleure vue sur tout le trafic, nous pouvons anticiper les événements avant même que le train arrive dans notre zone d'action. Mais à côté de ces nouvelles technologies qui facilitent la gestion du trafic, c'est aussi le travail en équipe qui rend notre métier agréable. À Bruges, nous travaillons à 13 dans la salle de signalisation. Et il ne suffit pas d'avoir confiance dans notre ordinateur; quand le trafic se déroule un peu moins bien, nous pouvons compter sur nos collègues !

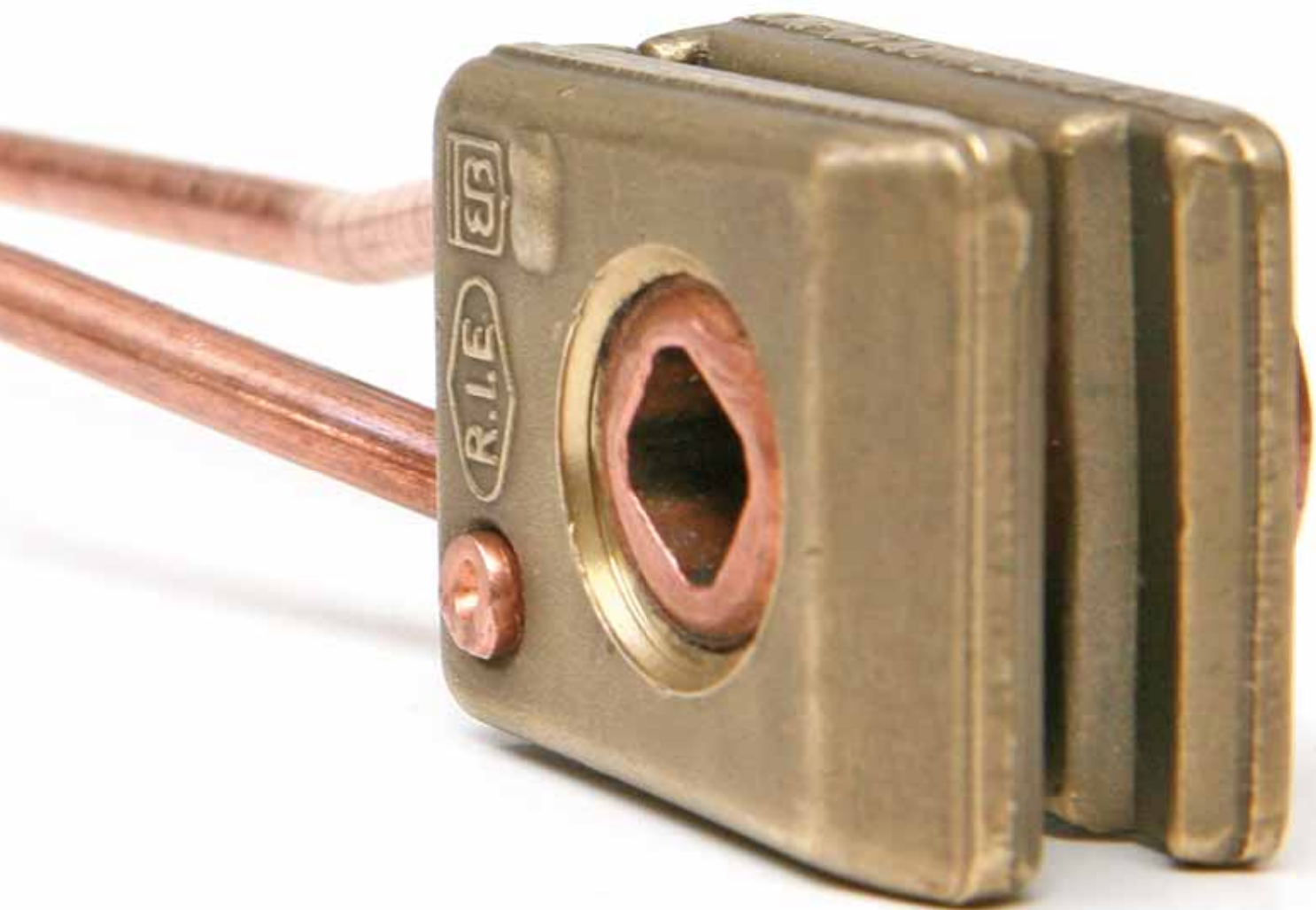


DES GRANDS PROJETS POUR UNE MOBILITÉ DURABLE



Pendule

La caténaire est un élément essentiel du réseau ferroviaire belge, électrifié à près de 90 %. Généralement constituée d'un fil de contact suspendu à un fil porteur, elle alimente les trains par l'intermédiaire de leur pantographe. Le fil de contact devant être parfaitement horizontal, afin d'éviter les chocs et d'assurer un contact continu entre le pantographe et la caténaire, des pendules de longueurs variables sont utilisés comme suspentes, sur le principe des « ponts suspendus ».



1. FACILITER LE QUOTIDIEN DE NOS CLIENTS

De 2000 à 2006, le trafic voyageurs a progressé de 34 % sur le rail belge. Cette hausse et la saturation annoncée des axes routiers soulignent l'urgence et la pertinence du projet RER. Mais le caractère crucial de la mobilité nécessite de dégager d'autres pistes : modernisation de certains tronçons et augmentation de la vitesse, amélioration de l'accueil des voyageurs sur les quais, entretien préventif accru des infrastructures, analyse systématique des incidents... Ce faisant, Infrabel partage l'objectif du gouvernement, exprimé en 2006, d'augmenter encore le trafic voyageurs intérieur de 25 % d'ici 2012.



Axe pour trains « Robel »

Les trains « Robel » servent à transporter les longs rails soudés depuis l'atelier de fabrication jusque dans la voie. Les axes métalliques tels que celui-ci, fixés sur des cadres métalliques, sont l'un des éléments constitutifs de ces engins. Grâce à lui, des rouleaux (vus p. 10) peuvent tourner pour charger et décharger les rails.

DES GARES ENCORE PLUS ACCESSIBLES

Infrabel souhaite augmenter l'attrait pour le rail en Belgique. Ses efforts visent notamment à rendre quais et points d'arrêts plus confortables et plus accessibles. Mieux desservir les haltes et les gares implique aussi de réaménager les voies aux approches des gares, pour augmenter leur capacité pour permettre aux trains de les traverser plus rapidement. Ces réalisations, assurant un trafic ferroviaire plus régulier et plus souple, ont un impact positif sur la ponctualité et la mobilité du trafic intérieur.

Année après année, Infrabel (s')investit pour augmenter la capacité et la qualité de son réseau. Pour ce faire, elle investit prioritairement là où le réseau

le nécessite, tant par des projets d'envergure que par des projets plus modestes. Elle veille également à mettre les nouvelles infrastructures en service dès que possible, sans attendre l'achèvement complet des projets. Elle permet ainsi à ses clients de bénéficier directement des améliorations de son réseau.

En tant que gestionnaire de l'infrastructure, Infrabel gère les installations nécessaires à la circulation de trains et la sécurité de celles-ci : voies, caténaire, signalisation, ouvrages d'art... Mais d'autres éléments relèvent également de sa responsabilité : les quais, les accès aux quais, l'éclairage, les abris ainsi que les moyens d'information destinés aux voyageurs. Les travaux qu'elle mène dans les gares peuvent donc porter sur l'infrastructure ferroviaire comme sur l'accueil des voyageurs.



ZOOM
2007

DES POINTS D'ARRÊT POUR LES VOYAGEURS TRANSFRONTALIERS

Infrabel a investi un budget de plus d'1,5 million € pour réaménager complètement les quais de Halanzy, Aubange et Messancy, inaugurés en mai 2007. Infrabel veut pérenniser ces nouvelles dessertes situées dans le sud de la province de Luxembourg et offrir aux voyageurs et navetteurs des lignes 165 (Virton-Rodange) et 167 (Arlon-Rodange) tout le confort moderne : éclairage, sonorisation, signalétique, sièges et abris...

Infrabel a également mis en service un nouveau point d'arrêt à Hergenrath, sur la ligne 37 (Liège-Aix-la-Chapelle). Précédemment, les navetteurs devaient embarquer à Welkenraedt pour rejoindre Aix-la-Chapelle. La construction de deux quais équipés d'abris, de sièges, d'éclairage, d'un système d'annonce sonore, de dalles à plots pour les personnes malvoyantes et l'aménagement de deux parkings représentent un budget de 425 000 € (240 000 € à charge d'Infrabel, le reste étant financé par Interreg, un fonds européen favorisant les projets transfrontaliers).



Des points d'arrêt plus conviviaux et plus pratiques pour tous

Pour ces derniers, Infrabel entretient et modernise les quais et leurs chemins d'accès (couloirs sous voies, passerelles, escalators, etc.) dans les gares et dans les points d'arrêt. Attentive à leur confort et à leur sécurité, elle installe sièges, abris et éclairage en suffisance. Une attention toute particulière est accordée aux personnes à mobilité réduite ou malvoyantes par le biais d'équipements adaptés (dalles à plots, plans inclinés ou ascenseurs pour accéder aux quais).

Annonces aux voyageurs

En 2007, Infrabel a poursuivi ses efforts en matière de diffusion d'informations lors de perturbations sur le réseau, notamment grâce au projet PIDAAS (*Passengers Information Display and Audio Announcement System*). Destiné à générer des annonces sonores et visuelles automatiques en temps réel, il nécessite de moderniser les écrans existants et de placer des écrans supplémentaires – ce fut le cas dans 15 gares en 2007. Il requiert également des installations sonores performantes. Si l'ensemble des gares et des points d'arrêt de Belgique est équipé, depuis 2006, pour la diffusion d'annonces sonores, il restait à équiper en 2007 les nouveaux points d'arrêt [voir p. 45] et à renouveler complètement ou partiellement les installations de 29 gares et de points d'arrêts.



À Namur, de nouvelles infrastructures pour plus de capacité, fluidité et régularité

Carrefour ferroviaire important, la gare de Namur est située au croisement des axes Bruxelles-Luxembourg, Namur-Dinant et de la dorsale wallonne. Jusqu'il y a peu, le trafic ferroviaire en transit devait se croiser via un ensemble complexe d'aiguillages. Infrabel a entrepris d'importants travaux pour rendre le trafic sur les lignes concernées plus fluide et plus régulier. Une phase importante, lancée en 2004, s'est terminée en février 2007 avec l'inauguration de nouvelles infrastructures, dont l'élément le plus visible est un tunnel de 600 mètres de long. L'achèvement de la totalité des travaux en gare de Namur est prévu pour 2010, après une ultime phase consacrée à la modernisation des infrastructures (grils) du côté ouest de la gare.

Désormais 14 voies à Anvers-Central

Les travaux d'infrastructure colossaux menés en gare d'Anvers-Central ont permis d'augmenter sa capacité, portée à 14 voies au total et réparties sur trois niveaux. Le 23 mars 2007, Infrabel inaugurerait d'abord le nouveau niveau -2. Elle clôturerait de la sorte le projet de jonction nord-sud entamé en 1998, reliant Anvers-Berchem et Anvers-Luchtbal par un tunnel ferroviaire long de 3,8 km, emprunté tant par le trafic intérieur que par les Thalys. Cette jonction est le maillon central de la branche nord du réseau à grande vitesse [voir p. 54]. Le 6 décembre, c'est le niveau -1 qui était inauguré à son tour. L'aménagement de ses 4 nouvelles voies facilitera l'accès en gare du trafic intérieur. Le budget total de ce projet d'infrastructure majeur représente 720 millions €.



Eddy Clement,
Directeur général Réseau

« En 2007, nous avons constitué 35 *Network Intervention Team*. Ces équipes sillonnent le pays pour maintenir la propreté et lutter contre le vandalisme dans les points d'arrêt non gardés. Il est important d'y donner un sentiment de sécurité, car 9 % des voyageurs y prennent le train. Les points d'arrêts sont d'ailleurs l'une des 23 priorités retenues dans le plan stratégique BRIO II. »



DÉSENGORGER BRUXELLES GRÂCE AU RER

En 2016, le Réseau Express Régional (RER) proposera aux navetteurs, dans un rayon de 30 km autour de Bruxelles, des lignes spécifiques convergeant vers la capitale. S'appuyant sur la complémentarité entre les différents modes de transport, les nouveaux trains à arrêts fréquents constitueront une alternative valable à la voiture, avec des avantages en termes d'horaire, de tarif et d'accessibilité.

Deux voies supplémentaires, pour un nombre plus élevé de trains

La fréquence plus élevée du trafic ferroviaire, principal atout du projet RER, requiert le passage de deux à quatre voies sur la plupart des lignes concernées. Cette adaptation augmentera leur capacité et y améliorera la fluidité du trafic. En effet, les trains rapides (IC-IR, trains de pointe rapide et, le cas

échétant, trains à grande vitesse) emprunteront les deux voies qui leur seront réservées, tandis que les RER et les trains de pointe lents circuleront sur les deux autres.

Pour Infrabel, le projet RER représente des travaux considérables sur plusieurs lignes radiales de Bruxelles, et un investissement total de plus d'1,5 milliard €₂₀₀₁. La mise en service complète du réseau RER est prévue pour 2016. D'ici là, pas moins de 120 gares et points d'arrêt auront également été adaptés ou rénovés.

Infrabel s'engage envers les riverains et les voyageurs

Des méthodes spécifiques sont utilisées pour réduire les nuisances sonores et vibratoires que pourraient engendrer les travaux de dédoublement des voies: écrans antibruit, murs verts, fondations profondes, etc. Désireuse d'informer au mieux les riverains sur les chantiers qu'elle mène, Infrabel organise des séances d'information dans les quartiers concer-

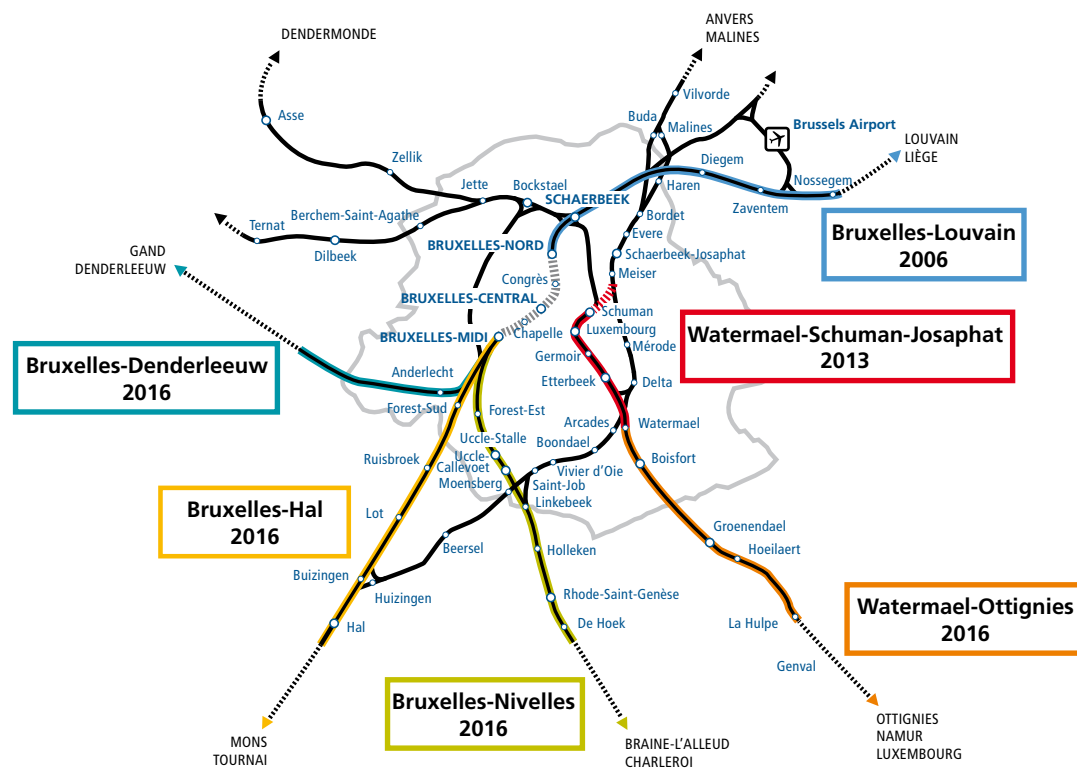
LES PETITS PLUS POUR LE DÉVELOPPEMENT DURABLE

Un exemple parmi d'autres... Lors du dédoublement du tronçon de ligne situé en forêt de Soignes sur la ligne 161 (Bruxelles-Ottignies), Infrabel aménagera différents gîtes pour une espèce protégée de chauves-souris.

nés. À ce titre, une cellule Riverains spécifique a été créée au sein d'Infrabel. Enfin, l'entreprise prend des mesures concrètes pour limiter au maximum les perturbations du trafic ferroviaire durant la durée des travaux.

L'avancement des chantiers

Infrabel, par l'intermédiaire de sa filiale TUC RAIL, poursuit activement les travaux nécessaires à la concrétisation du RER. En 2007, deux nouveaux chantiers (l'un sur la ligne 124 Bruxelles-Nivelles et l'autre sur la ligne 161 Bruxelles-Ottignies), ont débuté en Région wallonne. La plupart du temps, ces chantiers impliquent de nombreux travaux de génie civil tels que l'élargissement de la plateforme ferroviaire, le renouvellement des ponts, la réalisation de nouveaux ouvrages d'art (viaducs, etc.), de couloirs sous voies, le rehaussement des quais, la construction de murs antibruit, de bassins d'orage, des travaux de voiries... Souvent, plusieurs Régions sont concernées, ce qui multiplie les démarches administratives.



Bruxelles – Nivelles (ligne 124)

En Région wallonne, les travaux entrepris à Nivelles, planifiés jusqu'en 2010, se sont ajoutés en avril aux chantiers entamés en août entre le nord de Braine-l'Alleud et le sud de Waterloo. En Région flamande, la demande de permis d'urbanisme a été introduite en juin 2007 et l'enquête publique s'est déroulée de juillet à septembre. En Région de Bruxelles-Capitale, la demande de permis a été introduite en octobre 2007.

Bruxelles – Ottignies (ligne 161)

La première phase de travaux, inaugurée en août 2006, avec plusieurs chantiers en Région flamande (de Hoeilaert jusqu'à la forêt de Soignes) et en Région wallonne (du sud d'Ottignies jusqu'à la bifurcation de Louvain-la-Neuve), est en cours. Un nouveau chantier a démarré en novembre sur un tronçon situé entre la gare d'Ottignies et Pronfond-sart. Quant à la Région de Bruxelles-Capitale, elle a délivré en janvier 2008 le permis pour la mise à quatre voies du tronçon Watermael-Boitsfort. La commune a introduit un recours auprès du collège de l'urbanisme en février 2008.

Liaison Watermael - Schuman - Josaphat

D'importants travaux sont en cours afin de poser une quatrième voie entre les gares d'Etterbeek et de Bruxelles-Luxembourg. Tous les ponts situés sur ce parcours ont déjà été adaptés, sauf le pont de la Chaussée de Wavre. L'élargissement concerne maintenant le tronçon chaussée d'Etterbeek - rue Belliard.

Par ailleurs, le « triangle d'Etterbeek », un complexe d'ouvrages de croisement des lignes Hal-Vilvorde (ligne 26) et Bruxelles-Ottignies (ligne 161) est ac-

tuellement réaménagé pour y fluidifier le trafic. Une phase importante de ces travaux s'est déroulée durant le week-end de Pâques 2007. Cela a permis de procéder au remplacement du pont de croisement des lignes 26 et 161, du pont du Gerموir, à la démolition du pont de la rue du Sceptre et à la pose des appareils de voies au « trapèze Rogier ».

Le dernier volet du projet « Watermael-Schuman-Josaphat » consiste en un nouveau tunnel entre la gare de Schuman et le site de Josaphat, qui permettra de relier le quartier européen à la majorité des grandes villes du pays sans emprunter la jonction Nord-Midi. Les travaux préparatoires se sont poursuivis à la hal-

te Meiser en 2007. Les procédures administratives pour l'attribution du marché de la gare de Schuman et du tunnel se sont déroulées en 2007 et au début 2008. Les travaux débuteront mi-2008.

Bruxelles - Denderleeuw (ligne 50A)

Le permis d'urbanisme a été délivré fin octobre 2007 par la Région flamande, mais un recours a été introduit par la commune de Dilbeek. Pour le tronçon situé en région de Bruxelles-Capitale, Infrabel a obtenu son certificat d'urbanisme en avril 2007 et a introduit la demande de permis d'urbanisme en janvier 2008.





Direction Infrastructure - Courtrai

Pascale Desmet Nancy van Laere

Pascale Desmet et Nancy van Laere travaillent toutes les deux chez Infrabel depuis environ 2 ans. Avec leurs collègues, elles sont chargées de l'entretien et de la modernisation des voies dans les environs de Deinze.

“ // **Pascale Desmet** // Mon travail est très varié et je trouve cela passionnant. Nous changeons les traverses, contrôlons et graissons les aiguillages, remplaçons les rails là c'est nécessaire, etc. Pour des travaux de ce type, nous utilisons notamment des fraiseuses et d'autres machines spécialisées.

// **Nancy Van Laere** // Actuellement, les équipes sont presque essentiellement composées d'hommes, ce qui implique une ambiance particulière. Certains pensent a priori qu'une femme ne peut convenir pour ce poste. Les poseurs de voies de Deinze étaient aussi stupéfaits quand ils se sont trouvés en face de leurs premières collègues féminines ! Mais la collaboration s'est très bien passée dès le départ.

// **Pascale Desmet** // Le travail physique n'est pas un problème pour nous, même si nous devons tout de même avoir un peu de force ! Mais nous ne sommes jamais seules face à notre tâche puisque le travail se fait par équipes de 10 à 12 personnes. Les machines

les plus lourdes doivent en tout cas être soulevées par 4 personnes, et qu'il s'agisse d'hommes ou de femmes ne change pas grand-chose. Après un stage d'un an où nous avons appris notre métier, nous aussi nous débrouillons très bien !

// **Nancy Van Laere** // Pour moi, l'aspect le plus agréable de mon métier c'est le travail à l'extérieur. Nous ne pouvons pas pour autant avoir la tête dans les nuages : rester attentif est d'une importance vitale quand on travaille dans les voies. On n'insiste jamais trop sur la sécurité.

// **Pascale Desmet** // Nous portons d'ailleurs des gants, des chaussures de sécurité, des vêtements jaune fluorescent et des factionnaires qui font le guet nous préviennent lorsqu'un train arrive. Nous assistons aussi à des conférences sur le thème de la sécurité et nos responsables nous rappellent régulièrement d'être prudents. Mais quiconque travaille dans les voies en est déjà bien conscient : la sécurité passe avant tout le reste.



2. RELIER LES MÉTROPOLLES EUROPÉENNES

L'Europe a besoin d'un réseau ferroviaire dense et performant pour soutenir et accompagner son développement. En partenariat avec les réseaux voisins, Infrabel participe de manière concrète à sa réalisation progressive. Le gestionnaire d'infrastructure belge est notamment le premier à achever son réseau à grande vitesse, renforçant le rôle de plaque tournante de notre réseau. Grâce à ce projet, mais aussi à l'installation du système de signalisation européen ERTMS, au Diabolo ou encore à la modernisation de l'axe Bruxelles-Luxembourg, Infrabel relie de nombreuses métropoles européennes et contribue à rapprocher leurs habitants.



Jalon

Sur les lignes à grande vitesse, le système de signalisation repose sur la subdivision de la ligne en segments d'environ 1,5 km, dont les limites sont indiquées par ces panneaux à triangle jaune sur fond bleu. L'information sur la vitesse autorisée est communiquée aux trains par l'intermédiaire d'impulsions électriques transmises par des balises placées dans la voie; les instruments de bord indiquent au conducteur sa vitesse actuelle ainsi que la vitesse maximale autorisée sur le segment parcouru.

FINALISER LE RÉSEAU À GRANDE VITESSE

Il y a dix ans... le 14 décembre 1997, pour la première fois, un train à grande vitesse parcourait toute la branche Ouest, de la frontière française à Bruxelles. Une décennie plus tard, Infrabel est en passe de faire de la Belgique le premier pays européen à avoir terminé son réseau de lignes à grande vitesse (LGV), mettant le pays au cœur du futur vaste réseau interopérable de lignes à grande vitesse aux dimensions de l'Europe.

La branche Est (Bruxelles-Liège-frontière allemande - 139 km)

Entre Bruxelles et Louvain, les trains à grande vitesse circulent à 160 km/h (200 km/h à l'avenir) sur une ligne classique modernisée et dédoublée (2 voies pour le trafic lent et RER, 2 voies pour les trains rapides intérieurs et Thalys). Au-delà de Louvain et jusqu'à Ans, ils circulent à 300 km/h sur une nouvelle ligne à grande vitesse (ligne 2) inaugurée en 2002.

Les travaux se poursuivent au-delà de Liège, en direction de l'Allemagne. En 2007, ils ont consisté en des travaux de signalisation. La nouvelle ligne à grande vitesse ligne 3 sera opérationnelle fin 2008. Sa particularité? Elle comporte le plus long tunnel ferroviaire du pays: le tunnel de Soumagne (6,53 km). Passé ce tunnel, les trains à grande vitesse circuleront en site propre à 260 km/h jusqu'à proximité de la frontière allemande.

Un Thalys comme laboratoire de test

En octobre, Infrabel a mené des tests de sécurité en équipant un Thalys de laboratoires de mesures, avec des sacs de sable en guise de passagers. Ce train a effectué jusqu'à 10 allers-retours par jour à 286 km/h, contrôlant rigoureusement l'infrastructure ferroviaire, ainsi que la couverture du réseau GSM-R. Ces parcours d'essais mettent un point final à un an de vérifications diverses (aiguillages, ouvrages d'art, alimentation électrique...) de l'infrastructure. Au cours de l'année 2008, Infrabel fera homologuer la signalisation, en particulier le système de signalisation ERTMS [voir p. 27].

LE RAIL : UNE MOINDRE EMPREINTE ÉCOLOGIQUE

Moins de rejets de CO₂ : le déplacement en train génère (indirectement, par les centrales électriques) 31 g de CO₂ par voyageur-km parcouru, en comparaison avec les 125 g par automobiliste-km parcouru (sur la base d'une moyenne de 1,4 personne à bord).

Meilleure occupation de l'espace : le rail n'utilise qu'un tiers de l'espace requis par les autres modes de transport pour véhiculer un nombre comparable de personnes.

Moindre consommation d'énergie : un train IC (avec un taux d'occupation moyen) consomme, par voyageur, moins de la moitié d'une voiture de classe moyenne. Aux heures de pointe, ce score s'améliore encore avec une consommation équivalente à un dixième de la consommation d'une voiture.



Dirk Demuyck,
Administrateur délégué TUC RAIL

« Outre sa vocation internationale, le projet TGV présente de nombreux avantages pour la Belgique ; Ainsi, la capacité du réseau est renforcée tandis que les 3 villes accueillant le TGV voient leur rayonnement s'accroître. L'objectif assigné à TUC RAIL en 1993 pour la construction de ce réseau à grande vitesse était clair : fournir un travail de qualité à un rythme soutenu. En 15 ans, nous avons développé une expertise unique, devenant ainsi le plus grand bureau d'études belge dans son secteur, à même de réaliser les grands projets d'infrastructure d'Infrabel. »



La branche Nord (Bruxelles-Anvers-frontière néerlandaise – 87 km)

Entre Bruxelles et Anvers, les Thalys empruntent la ligne classique 25. Une fois l'infrastructure du Diabolo [voir p. 56] entrée en service en 2012, ils circuleront à 160 km/h entre les deux villes, d'abord sur la nouvelle ligne 25N, puis à nouveau sur la ligne classique 25. Au-delà d'Anvers, entre Anvers-Luchtbal et la frontière néerlandaise, Infrabel termine une ligne nouvelle de 35,5 km parcourable à 300 km/h. Elle longe le réseau autoroutier (E19) pour une meilleure intégration dans le paysage.

La branche Nord a aussi nécessité la construction d'une liaison ferroviaire de 3,8 km sous Anvers-Central, appelée jonction nord-sud [voir p. 47], traversant

la ville. Cette jonction dédouble la capacité ferroviaire en direction d'Anvers-Nord et des Pays-Bas et diminue considérablement le temps de parcours entre Anvers et Amsterdam, ramené à terme à 1 h 10. Avec sa gare ultramoderne et ses 14 voies réparties sur trois niveaux, la ville d'Anvers, désenclavée, se découvre de nouvelles perspectives de mobilité.

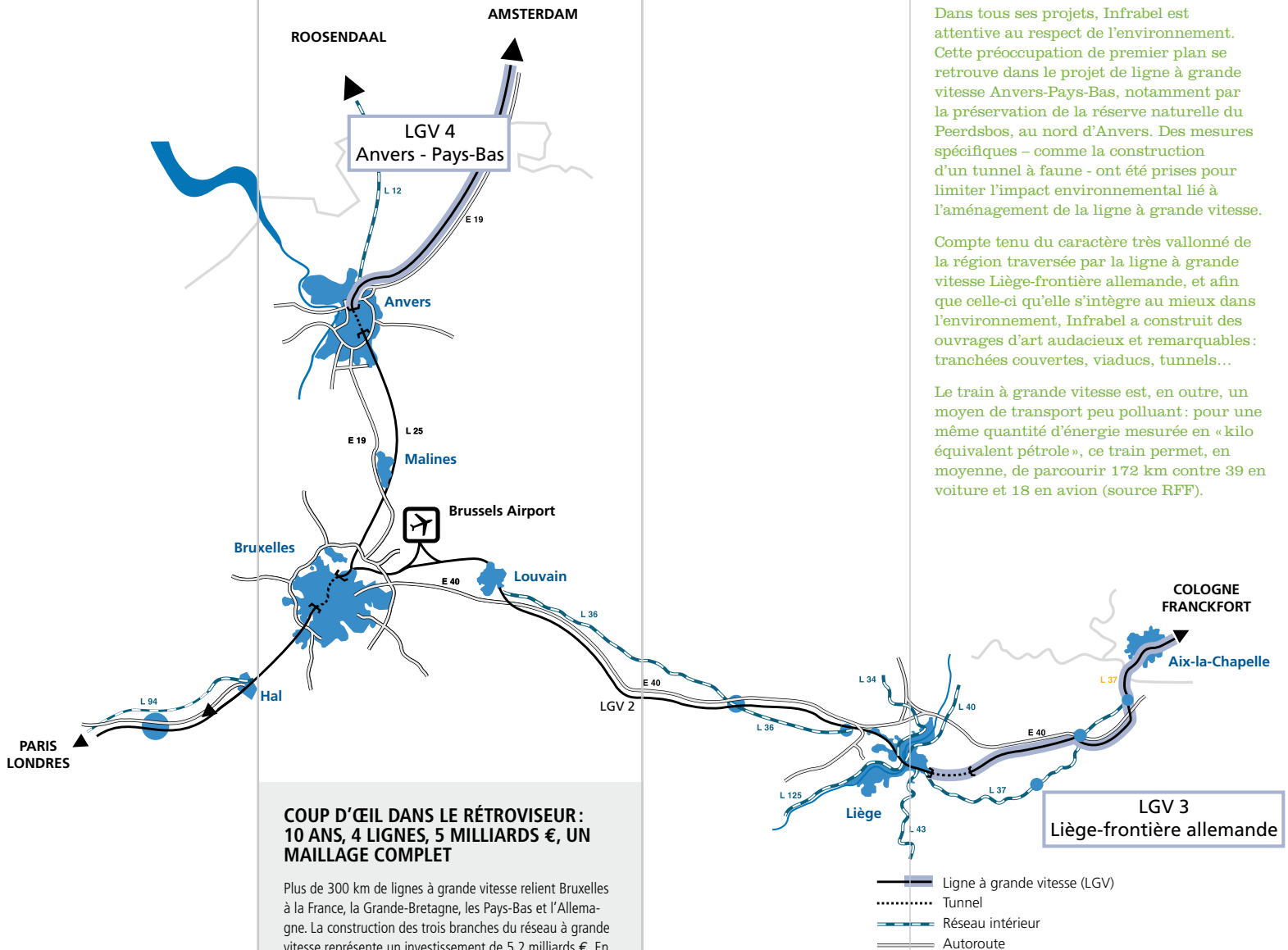
Infrabel a investi 720 millions € dans le projet de la jonction nord-sud et 740 millions € dans la construction de la ligne à grande vitesse Anvers-frontière néerlandaise (ligne 4). Celle-ci est cofinancée par les Pays-Bas à hauteur de 460 millions €.

LGV ET ENVIRONNEMENT

Dans tous ses projets, Infrabel est attentive au respect de l'environnement. Cette préoccupation de premier plan se retrouve dans le projet de ligne à grande vitesse Anvers-Pays-Bas, notamment par la préservation de la réserve naturelle du Peerdsbos, au nord d'Anvers. Des mesures spécifiques – comme la construction d'un tunnel à faune – ont été prises pour limiter l'impact environnemental lié à l'aménagement de la ligne à grande vitesse.

Compte tenu du caractère très vallonné de la région traversée par la ligne à grande vitesse Liège-frontière allemande, et afin que celle-ci qu'elle s'intègre au mieux dans l'environnement, Infrabel a construit des ouvrages d'art audacieux et remarquables : tranchées couvertes, viaducs, tunnels...

Le train à grande vitesse est, en outre, un moyen de transport peu polluant : pour une même quantité d'énergie mesurée en « kilo équivalent pétrole », ce train permet, en moyenne, de parcourir 172 km contre 39 en voiture et 18 en avion (source RFF).



COUP D'ŒIL DANS LE RÉTROVISEUR : 10 ANS, 4 LIGNES, 5 MILLIARDS €, UN MAILLAGE COMPLET

Plus de 300 km de lignes à grande vitesse relient Bruxelles à la France, la Grande-Bretagne, les Pays-Bas et l'Allemagne. La construction des trois branches du réseau à grande vitesse représente un investissement de 5,2 milliards €. En 2007, Infrabel a achevé l'installation des équipements de signalisation et effectué les derniers tests de sécurité sur les lignes 4 (Anvers-frontière néerlandaise) et 3 (Liège-frontière allemande). La première sera mise à disposition des opérateurs au printemps 2008, la seconde à la fin 2008. Grâce à cet ambitieux investissement, la Belgique joue véritablement son rôle de carrefour européen, confortée par la Commission européenne qui subsidie le projet TGV depuis 1991.



Marc Smeets,
General Manager Finances & Administration

« Le PPP nous a mobilisés pendant plus de trois ans à tous les niveaux : juridique, financier, technique... Il n'y avait aucun précédent en Belgique. Un aspect crucial a été la négociation des conditions de rémunération en fonction de la fréquentation de l'infrastructure. Un pari sur l'avenir qu'il a fallu étayer par des prévisions macro-économiques pointues. Vu le nombre de partenaires en jeu, le Diabolo a nécessité des négociations ardues en termes de responsabilité, d'assurances, de planning... Une équipe d'Infrabel et de TUC RAIL, aidée d'experts externes, a mené à bien ce vaste projet grâce à un véritable travail d'équipe. »

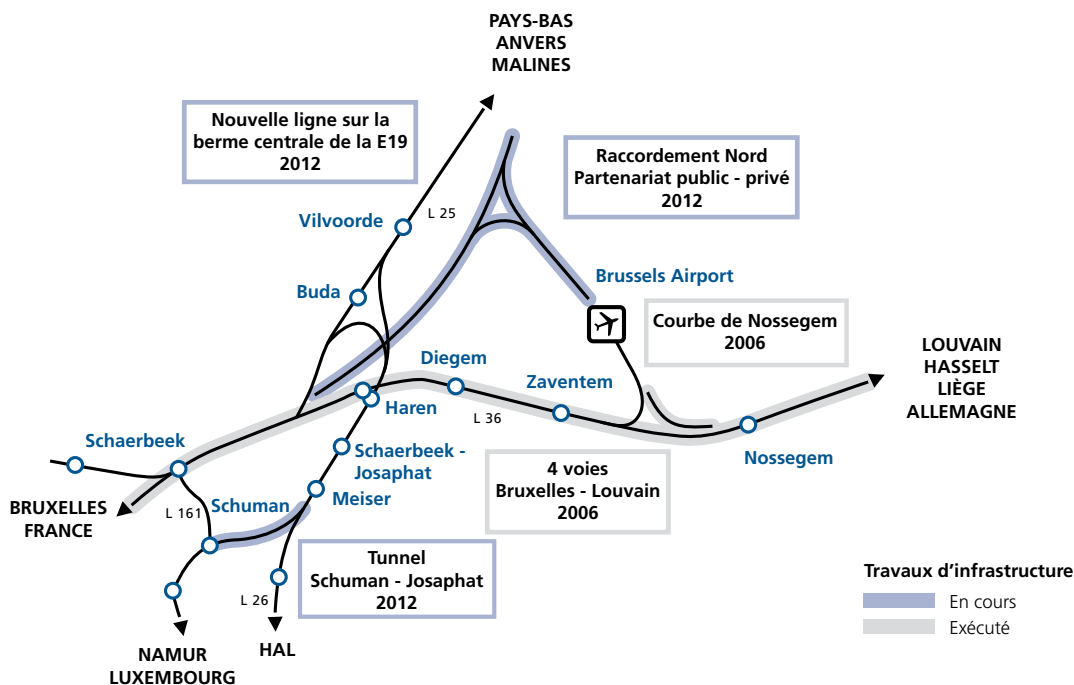
SOUTENIR L'ENVOL DE BRUSSELS AIRPORT GRÂCE AU DIABOLO

Grâce au projet Diabolo, la gare de Bruxelles-National-Aéroport sera directement reliée aux axes Paris-Bruxelles-Liège-Francfort et Paris-Bruxelles-Anvers-Amsterdam. Rendu facilement accessible par rail depuis toutes les grandes villes belges et depuis plusieurs grandes villes européennes, l'aéroport sera non seulement désenclavé, mais aussi plus attractif pour les entreprises désirant s'installer à proximité. Le projet dotera l'aéroport de l'une des meilleures dessertes ferroviaires au monde.

Brussels Airport est l'un des pôles économiques les plus importants de Belgique. Mais son développement est menacé par le trafic routier croissant qui congestionne ses environs. Afin d'améliorer l'accessibilité du site par un mode de transport respec-

tueux de l'environnement, Infrabel a d'abord réalisé la « courbe de Nossegem ». Celle-ci relie, depuis fin 2005, l'aéroport à la ligne Bruxelles-Louvain-Liège (ligne 36), dont la capacité a, en outre, été augmentée depuis fin 2006, avec la mise à quatre voies du tronçon Bruxelles-Louvain.

Infrabel va également désenclaver l'aéroport du côté nord, en reliant les voies de la gare souterraine de Bruxelles-National-Aéroport à une nouvelle ligne (L25N) à construire sur le terre-plein de l'autoroute E19 entre Bruxelles et Malines. Ce raccordement s'effectuera par le biais d'une bifurcation ferroviaire souterraine (à deux branches) passant sous l'échangeur de Machelen. Les actuelles bretelles d'accès et de sortie n° 12 de l'E19 à hauteur de Machelen seront complétées par la Région flamande.



Des investissements, des subsides, des partenariats pour donner des ailes au projet Diabolo

Sur les 540 millions € de budget total, Infrabel en investit environ 250, pour la réalisation de la nouvelle ligne ferroviaire à ciel ouvert sur la berme centrale de l'E19 entre Schaerbeek et Malines. Les travaux préparatoires ont débuté au mois de juillet 2007. Cette partie du projet est subsidiée depuis 2004 par la Commission européenne, qui y a consacré 3 millions € en 2006. 15 autres millions € devraient être accordés pour la période 2007-2013. Quant au raccordement de cette nouvelle ligne avec la gare de l'aéroport, dont les travaux préparatoires ont commencé en octobre 2007, il est réalisé et financé par un partenariat public-privé [voir ci-contre].



LE PPP DIABOLO, « TRANSPORT DEAL OF THE YEAR »

Le partenariat public-privé (PPP) signé le 28 septembre 2007 avec la Northern Diabolo SA (société de projet) pour un montant d'environ 290 millions € a retenu l'attention du jury du concours organisé par Project Finance International, un magazine financier londonien. Le financement de ce projet ambitieux est en effet innovant et d'une complexité hors du commun. Ce partenariat, peaufiné par Cleary Gottlieb Steen & Hamilton (conseiller juridique) et la Compagnie Benjamin de Rothschild (conseiller financier), a remporté le prix « *Transport Deal of the Year* ».

La Northern Diabolo SA rassemble les investisseurs privés Babcock & Brown et HSH Nordbank AG. Elle se chargera du financement, de la construction et des coûts d'entretien de l'infrastructure sur le terrain de l'aéroport jusqu'à l'autoroute E19. Les travaux de voie seront exécutés par Infrabel et les travaux de voirie par la Région flamande. En 2012, la Northern Diabolo SA mettra l'infrastructure à la disposition d'Infrabel, qui assurera son entretien. En 2047, la propriété de l'infrastructure reviendra intégralement à Infrabel. Jamais auparavant en Belgique un projet d'une telle envergure n'avait été conclu par le biais d'un PPP.

RAPPROCHER BRUXELLES ET LUXEMBOURG

La liaison ferroviaire Bruxelles-Luxembourg-Strasbourg fait partie des projets transeuropéens prioritaires pour la Commission européenne. Celle-ci se propose d'ailleurs d'accorder à Infrabel 30 millions € pour les années 2007-2013 pour mener à bien la modernisation de cet axe reliant les trois sièges principaux des institutions européennes. À la clé, un temps de parcours réduit et une sécurité accrue.

Depuis octobre 2006, d'importants travaux de modernisation sont en cours sur l'axe Bruxelles-Luxembourg (ligne 161 et ligne 162), de Louvain-la-Neuve à la frontière grand-ducale, soit un tronçon de 175 km de long. Ces travaux se prolongeront jusqu'en 2013, avec parachèvement en 2014. Ils permettront de gagner environ 20 minutes sur le temps de parcours actuel.

Pour relever la vitesse à 160 km/h sur la majeure partie du parcours, l'entrevoie sera élargie par endroits et les ponts au gabarit insuffisant seront adaptés (ce sera le cas pour une petite dizaine d'entre eux en 2008). L'augmentation de la vitesse nécessitera, également de rectifier, dès 2008, neuf des nombreuses courbes que compte la ligne. De même, la configuration de l'infrastructure dans la traversée de plusieurs gares importantes sera revue pour supprimer les ralentissements actuels. Ces travaux, consistant à placer de nouveaux appareils de voie, à modifier le tracé des voies, à adapter et à moderniser la signalisation et les installations caténaire, sont en cours en gare de Gemelle. Ils se poursuivront, en 2008, à Gembloux, avant de concerner la gare de Ciney.

Enfin, l'axe sera complètement réelectrifié : la caténaire existante, devenant vétuste, sera remplacée par une caténaire apte à supporter une tension électrique plus élevée. Cette option s'explique aussi par une volonté d'harmonisation au niveau européen.

LES PETITS PLUS POUR LE DÉVELOPPEMENT DURABLE

Pour préserver certaines espèces animales, Infrabel intègre dans ses infrastructures des passages à faune, des nichoirs, des abris, etc. En raison de la présence de sites naturels « Natura 2000 » près de la ligne Bruxelles-Luxembourg, Infrabel a pris toutes les mesures opportunes pour préserver l'environnement. La réalisation des phases bruyantes des chantiers durant la période de nidification a été évitée dans le planning des travaux.

Ce vaste projet de modernisation représente un investissement total de l'ordre de 700 millions €. Une partie provient d'un emprunt conclu dans le cadre d'accords de préfinancement régional. Les charges financières de cette opération sont, en effet, couvertes par la Région wallonne. Le financement est réalisé via la SNCB-Holding et une société de projet créée spécialement à cet effet (la « SPV 162 »). L'Union européenne y contribue également par le biais de subsides accordés dans le cadre du « *Multi-annual Indicative Program* ».



Services Généraux - Communication & Public Affairs

Aurélie Traube Frédéric Petit

Frédéric Petit et Aurélie Traube sont les porte-parole néerlandophone et francophone d'Infrabel. Ensemble, ils sont le lien entre Infrabel et le monde extérieur, dans les bons et les moins bons moments, par l'intermédiaire du monde complexe des médias...

«
// **Aurélie Traube** // Notre mission consiste à répondre aux questions des journalistes, mais aussi à communiquer de manière proactive. Par exemple, nous prévenons nous-même les médias en cas d'incident ou de perturbation grave, pour qu'ils puissent à leur tour informer les voyageurs. Nous organisons aussi de nombreux reportages et interviews qui mettent les activités et les collaborateurs d'Infrabel en lumière.

// **Frédéric Petit** // Nous pouvons être contactés 24/24 h par les journalistes. C'est pourquoi nous organisons un service de garde avec nos collègues Fanny Charpentier et Sofie Van Haele. Ce caractère imprévisible de notre travail demande une grande flexibilité, mais c'est aussi ce qui le rend si captivant. Et Infrabel investit dans tant de projets différents que la variation et les défis sont garantis!

// **Aurélie Traube** // Pour communiquer au sujet de ces projets, il ne suffit pas d'en maîtriser le fond technique; il s'agit également de réfléchir à la meilleure manière de transmettre ces informations aux personnes qui ne sont pas familières avec le sujet. Un porte-parole a donc un rôle pédagogique.

// **Frédéric Petit** // Avant d'arriver chez Infrabel, j'étais responsable à Anvers de la communication concernant la jonction nord-sud et la ligne à grande vitesse vers les Pays-Bas. Voir grandir cette infrastructure m'a permis de me sentir concerné de près. Mais le vaste et passionnant projet Diabolo occupe aussi une place à part dans mon cœur.

// **Aurélie Traube** // Je suis surtout attachée aux projets qui portent en eux des valeurs auxquelles je tiens. Ainsi, j'étais très enthousiaste lorsque Infrabel a décidé de participer à un projet d'éoliennes pour alimenter la ligne à grande vitesse Louvain-Liège, car le développement durable est aussi l'un de mes chevaux de bataille.

// **Frédéric Petit** // C'est grâce à une très bonne collaboration avec nos collègues que nous sommes à mêmes d'informer rapidement et précisément les médias. Nous en profitons donc pour remercier tous ceux qui, au sein d'Infrabel et de TUC RAIL, contribuent chaque jour à notre travail de porte-parole.

»

3. RENFORCER L'INTERMODALITÉ RAIL-MER

Infrabel consacre des investissements de taille au développement d'un lien optimal entre la Belgique et les principaux bassins industriels européens. Dans le cadre de l'initiative Sea Rail, par exemple, elle manifeste sa détermination à développer une infrastructure ferroviaire compétitive et adaptée aux besoins des ports, et à soutenir leur essor par une meilleure intermodalité « rail-mer ». Depuis mai 2007, la Direction Accès au Réseau d'Infrabel a repris la fonction de maître d'ouvrage pour tous les projets d'extension de la capacité de l'infrastructure, ce qui montre sa volonté d'une réelle « approche client » qui tient compte des besoins de ces derniers à long terme. Grâce à ces projets, Infrabel réitère son engagement à l'égard du monde portuaire et des transporteurs qui y sont actifs.

Isolateur

Traditionnellement réalisé en verre ou en céramique, l'isolateur est aujourd'hui également fabriqué à l'aide de matériaux synthétiques. Utilisé dans le système d'alimentation électrique du réseau, il assure l'isolation entre les conducteurs et la structure portante.



FLUIDIFIER LE TRAFIC DANS ET AUTOUR DU PORT D'ANVERS

Pôle économique majeur de la Belgique, le port d'Anvers bénéficie de nombreuses initiatives menées par Infrabel. Désirant contribuer concrètement à l'intermodalité « mer-rail » indispensable à son développement, elle y consacre, en effet, d'importants budgets. Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire poursuit la réalisation de projets destinés à faciliter le trafic non seulement à l'intérieur du port, mais également sur ses voies d'accès, nationales et internationales.

Une stratégie en cercles concentriques pour répondre aux besoins du port

Pour accompagner l'essor du port d'Anvers, Infrabel mène une stratégie d'investissement par cercles concentriques. Ainsi, pour rendre le trafic plus efficace dans le port même, elle développe des faisceaux, notamment autour du Deurganckdok. Ce

nouveau dock situé la rive gauche de l'Escaut, qui draine un trafic considérable de conteneurs, bénéficiera également dans les années à venir de la liaison ferroviaire du Liefkenshoek.

Construite sous l'Escaut, cette infrastructure reliera directement la zone portuaire de la rive gauche à la gare de formation d'Anvers-Nord, sur la rive droite. Elle offrira une solution à l'engorgement croissant du tunnel Kennedy, seul point de passage actuel entre les deux rives. Elle évitera par conséquent aux trains en provenance du Deurganckdok de passer par le nœud ferroviaire de Berchem pour accéder à la gare d'Anvers-Nord. Un gain de temps et d'efficacité important en perspective !

Le financement du projet du Liefkenshoek se fera au moyen d'un partenariat public-privé pour la partie génie civil, estimée à 770 millions € (635 millions €₂₀₀₅). Infrabel financera la réalisation de l'infrastructure ferroviaire à concurrence de 75 millions €. La Région flamande interviendra pour les charges financières à concurrence de 107 millions €. La procédure d'adjudication du projet de PPP pour la construction et le financement, lancée en 2006,

DES PETITS PLUS POUR LE DÉVELOPPEMENT DURABLE

Le réseau ferré belge est l'un des mieux électrifiés en Europe : sur 3400 km de lignes, plus de 85 % sont électrifiées, soit 3000 km de lignes, alors que la moyenne de l'Union européenne est de 55 % (source UIC).



sera finalisée en 2008. Les demandes de permis ont été introduites en 2007 et le lancement des travaux est prévu pour la fin 2008. La mise en service de la liaison est attendue fin 2012.

Projets plus modestes

À côté de ce projet de grande envergure, Infrabel réalisera, dans les années à venir, des chantiers plus modestes mais bénéfiques dans un rayon plus important autour du port. Ces projets sont en effet destinés à améliorer l'accès au port. En avril 2008, la « courbe de Gand » reliera directement la rive gauche du port d'Anvers au port de Zeebrugge et au nord de la France. Sur la rive droite, deux grandes bifurcations (Schijn et Krijgsbaan) augmenteront la capacité de l'axe Anvers-Allemagne de 30 % à l'horizon 2012. L'aménagement de ces bifurcations à la sortie d'Anvers-Nord et à Mortsel constitue la première étape d'un nouvel accès au port.

Rhin d'Acier: désenclaver le port d'Anvers

Infrabel vise en effet à créer de nouveaux axes d'accès au port d'Anvers. La réalisation du deuxième accès est actuellement à l'étude. Ce projet comprend notamment la construction d'une nouvelle ligne à double voie de 28 km, réservée au fret, reliant la gare d'Anvers-Nord à la ligne 16 (Lier-Aarschot).

Le projet de réouverture de la ligne Anvers-Neerpelt-Rheydt (Allemagne), communément appelé « Rhin d'Acier » s'inscrit également dans cette volonté d'Infrabel d'améliorer la desserte du port. Il permettra un transport de marchandises sur un itinéraire ferroviaire plus court entre le port d'Anvers et la vallée de la Ruhr en Allemagne, avec des charges plus élevées. Les aménagements nécessaires sur les territoires belge et néerlandais atteignent quelque 700 millions €, dont 7 millions € seront apportés par la Commission européenne pour la réalisation des études préliminaires dans les deux pays.

Axe Anvers-Montzen-Allemagne: à la frontière de deux courants

Le Rhin d'Acier est complémentaire avec « l'axe de Montzen », l'axe Anvers-Allemagne existant. Sur ce dernier, un arrêt à la frontière est toujours nécessaire pour changer de locomotive (diesel à électrique). Infrabel a compris l'intérêt de ses clients opérateurs ferroviaires et s'est attelée à l'électrification complète du dernier maillon non électrifié de 8 km entre Montzen et Aix-la-Chapelle. La convention signée en avril 2007 avec le gestionnaire ferroviaire allemand permettra de faire aboutir les travaux fin 2008. Ces travaux d'électrification demandent un investissement de 2 millions €, partagé entre Infrabel et DB Netz.

LE RAIL : UN MOYEN DE TRANSPORT INTRINSÈQUEMENT « PROPRE »

Moins de rejets de CO₂

En Belgique, 19 % des émissions de CO₂ proviennent du secteur du transport. Seuls 2 % de ces émissions de gaz à effet de serre proviennent du train.

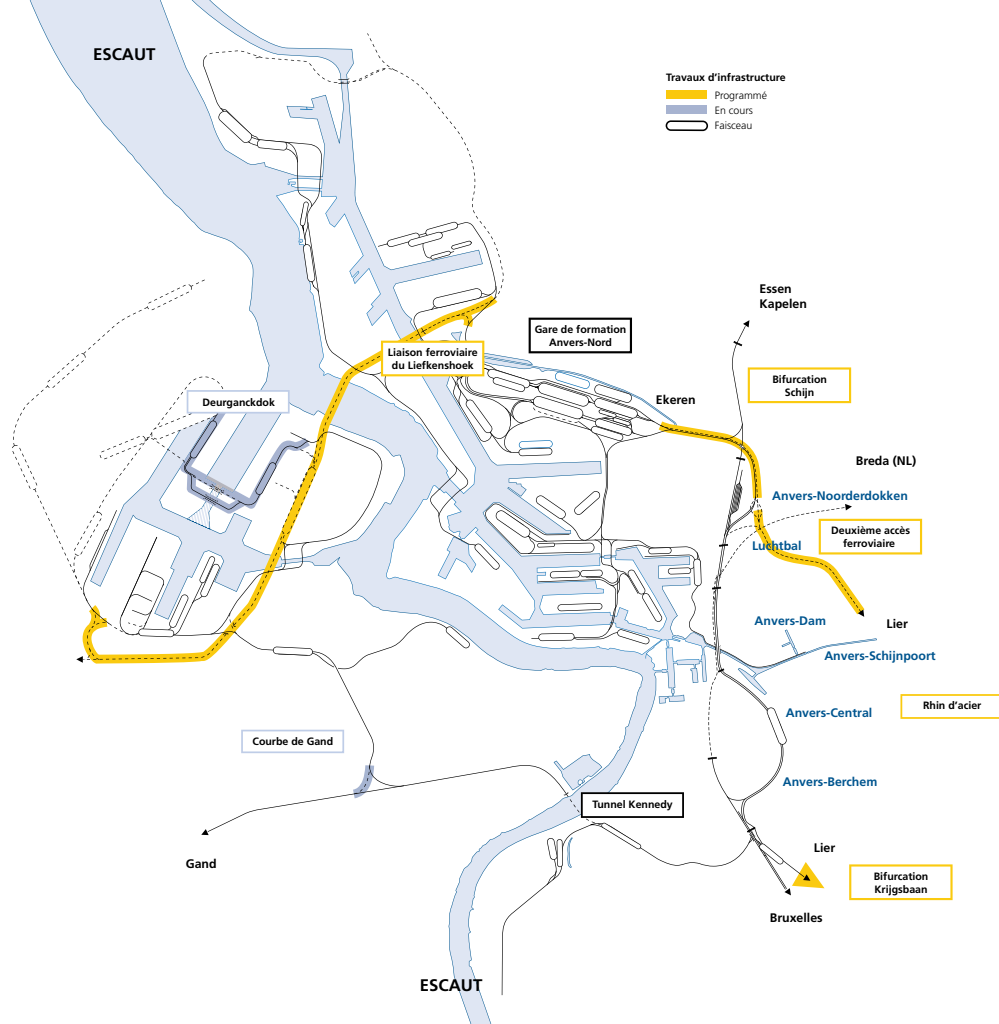
Par tonne-km transportée, l'émission de CO₂ est en moyenne 5 fois plus faible par rapport au transport routier par camions lourds sur une longue distance.

Meilleure occupation de l'espace

Le transport de marchandises par rail n'utilise qu'un dixième d'espace requis par les autres modes de transport pour véhiculer un tonnage équivalent de biens.

Moindre consommation d'énergie

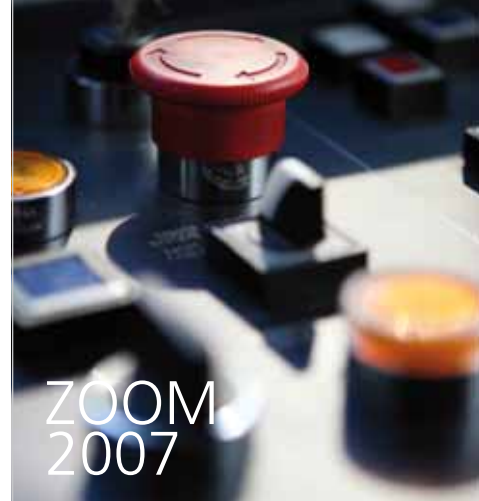
Par tonne transportée, le train de marchandises ne consomme qu'un tiers de l'énergie utilisée par un camion.



Corridor C: un axe ferroviaire stratégique pour la Belgique

Infrabel est partie prenante dans le projet du corridor C. Son but est de créer une « autoroute ferroviaire » de 1840 km pour le trafic marchandises entre Anvers et Bâle d'une part, Lyon d'autre part. L'autre objectif poursuivi est l'augmentation de la sécurité, de l'interopérabilité et de l'attractivité de l'offre pour les opérateurs. Actuellement, cinq systèmes de signalisation différents cohabitent sur cet axe. La généralisation du système de signalisation commun ETCS [voir pp. 27-28] facilitera la croissance du trafic fret, en contribuant à la fluidité et à la régularité des circulations.

Le tracé du corridor C est stratégique pour le fret et l'économie belge, puisqu'il relie Anvers à des pôles industriels de premier ordre. Le trafic devrait y augmenter de 60 % pour atteindre, en 2020, 16 millions de tonnes, notamment grâce à d'importants gains de temps de parcours (2h25 gagnées sur l'axe Anvers-Bâle et 2 h pour Anvers-Lyon). Les divers avantages socio-économiques (réduction de la congestion du trafic routier, diminution des émissions de CO₂...) attendus d'ici 12 ans, sont évaluées à 140 millions € par an.



ZOOM
2007

DES SUBSIDES EUROPÉENS POUR LE CORRIDOR C

En mars 2007, les gestionnaires d'infrastructure ferroviaire belge (Infrabel), français (RFF) et les Chemins de fer Luxembourgeois (CFL) ont constitué le premier Groupement européen d'intérêt économique (GEIE) consacré à un corridor de fret.

Leurs objectifs: le développement et la mise en place accélérée du système de signalisation unifié européen ETCS ainsi que la coordination des investissements sur le corridor C, l'axe Anvers-Bâle/Lyon [voir ci-contre]. La fonction de gérant en a été confiée à Luc Vansteenkiste, Directeur général Accès au Réseau d'Infrabel.

Quelques mois plus tard, en novembre, ce GEIE a obtenu de la Commission européenne une promesse de subsides, dont la part spécifiquement octroyée à Infrabel, soit 36 millions €, lui permettra de déployer l'ETCS sur ses 510 km de voies concernées, en y consacrant un budget total de 72 millions €.



ACCOMPAGNER L'ESSOR DU FRET À ZEEBRUGGE

Par sa situation éminemment stratégique, le port de Zeebrugge est l'un des plus importants centres de transport desservant l'ensemble du marché européen. Dans ce jeune port dynamique en plein boom, le trafic de marchandises devrait vraisemblablement connaître une croissance rapide dans les années à venir. Le rail sera alors plus que jamais un partenaire incontournable pour le trafic maritime.

Modernisation et augmentation de la capacité ferroviaire du port

Afin de soutenir l'essor du port de Zeebrugge, Infrabel compte y réaliser d'importants travaux d'infrastructure destinés à accroître la capacité des voies. Pour ne pas entraver la circulation et la desserte de la gare, ces travaux seront exécutés en plusieurs phases d'ici 2016.

Pour permettre aux trains d'avoir une plus grande capacité de chargement et de déchargement, di-

vers faisceaux de voies doivent être agrandis dans le port. En 2007, les travaux d'extension ont démarré dans les faisceaux « Overgave », « Pelikaan » et « Ramskapelle » (avec une liaison entre ces deux derniers), tandis qu'ils ont pris fin dans le faisceau « Voorhaven-West ». Ces travaux consistent à poser de voies supplémentaires, à les électrifier et à les équiper en signalisation.

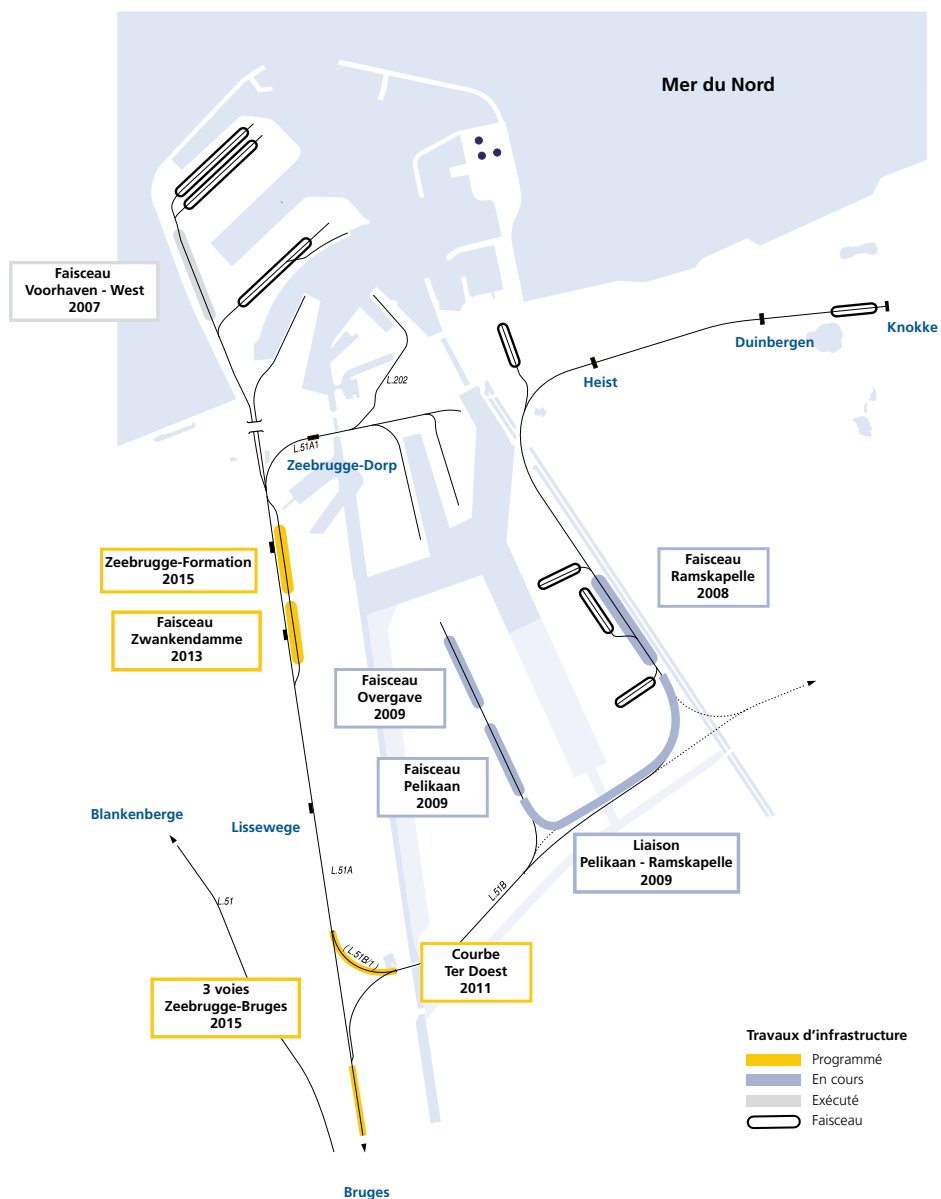
Il est également envisagé d'étendre la capacité de la gare de Zeebrugge-Formation et de moderniser son infrastructure. Pour ce faire, Infrabel projette de construire des voies supplémentaires d'arrivée et de départ (faisceau « Zwankendamme »), de transformer le faisceau « Zeebrugge » existant, ainsi que de détourner la ligne 51A pour éviter qu'elle traverse les faisceaux. Dans le cadre du plan de concentration des cabines de signalisation, elle construira aussi une nouvelle cabine, pour laquelle elle a déposé une demande de permis d'urbanisme en novembre 2007.

Ces différents projets, déclarés prioritaires, sont réalisés grâce à un préfinancement régional de la Région flamande.

Un autre projet rendra la gare de formation plus accessible: la « courbe Ter Doest ». Dès 2011, elle reliera l'arrière-port côté est et l'avant-port côté ouest. Grâce à elle, les trains n'auront plus à faire le détour par Bruges pour rallier la gare de formation ; la ligne entre Bruges et Zeebrugge se verra donc grandement délestée. Tout début 2008, le projet a été approuvé par la Région flamande en ce qui concerne ses conséquences environnementales. Des prélèvements du sous-sol effectués en 2007 ont mis en évidence la nécessité de recourir à des techniques spécifiques et ont mené en conséquence à revoir les délais d'exécution.

Des nouvelles voies pour augmenter les capacités des lignes les plus empruntées

Vu la forte hausse de trafic attendue de et vers Zeebrugge, Infrabel entamera la construction d'une troisième voie entre Bruges et Zeebrugge (ligne 51A) à partir de 2011. La ligne Bruges-Gand (ligne 50A) est une autre ligne fortement fréquentée. Pendant la période la plus dense de l'année, quelque 300 trains l'empruntent quotidiennement (dans les deux sens). Sa mise à quatre voies est actuellement en cours, afin de séparer le trafic rapide du trafic lent. Ce chantier, lancé en 1994, à Landegem, avance par étapes, suivant le planning fixant la fin des travaux à 2018. Une étape importante a été franchie en 2007 avec la construction d'un nouveau viaduc entre la gare de Gand-Saint-Pierre et le « Ringvaart ».





PLUS DE CAPACITÉ POUR PLUS D'INTERMODALITÉ

Infrabel cherche également à augmenter la part du rail dans des ports et des terminaux plus modestes. En 2007, elle a par exemple entamé des travaux de développement et de modernisation ferroviaire dans le port de Bruxelles, en collaboration avec la Région de Bruxelles-Capitale et les autorités portuaires.

Travaux de modernisation

Dans le faisceau de formation « Avant-port », Infrabel a remplacé les rails, les traverses et le ballast de trois voies. Le bétonnage du quai pour bateaux autour du tracé de voies existant a également été réalisé. Au total, 900 mètres de voie et neuf aiguillages ont été modernisés. Le passage à niveau de l'avenue de Vilvorde a été remplacé par un nouveau passage préfabriqué en béton.

Construction du terminal ferroviaire et nouvel accès


Au printemps 2008, Infrabel entamera la deuxième phase des travaux avec la construction d'un terminal ferroviaire. Les voies seront entièrement modernisées, et deux d'entre elles seront pourvues d'une installation spécialisée pour le traitement des conteneurs. À la demande des autorités du Port de Bruxelles, Infrabel réalise en outre un accès direct entre le passage à niveau de l'avenue de Vilvorde et les voies situées sur le quai pour bateaux. Celles-ci seront modernisées, tout comme les aiguillages.

Ces travaux assureront une meilleure croissance du port et renforceront l'intermodalité entre le rail et l'eau, partenaires complémentaires du développement durable. L'investissement total pour ce projet s'élève à 6 millions € (5 millions €₂₀₀₅) et est préfinancé par la SNCB-Holding via une société de projet créée à cet effet. La Région de Bruxelles Capitale intervient à hauteur de 0,75 million € pour couvrir les frais du préfinancement.

Direction Infrastructure - Mons

Bernard Ledru Isabelle De Poï

Le Centre Logistique Infrastructure (CLI) de Mons est responsable de tous les travaux d'entretien et de modernisation de l'infrastructure ferroviaire dans l'arrondissement de Mons. Entourés de quelque 300 collègues, Isabelle De Poï et Bernard Ledru y travaillent tous les jours avec plaisir.



«

// Isabelle De Poï // Après une formation d'ingénieur industriel et après quelques années de travail dans un bureau d'étude, j'ai voulu connaître la réalité du terrain au CLI. J'étais une des seules femmes quand j'ai commencé ici, et j'ai découvert un autre monde ! Dès le premier jour, j'ai appris énormément en accompagnant les brigades dans les voies.

// Bernard Ledru // C'est vrai que le travail que nous effectuons s'apprend en se faisant, au fil des années. Chaque dérangement est différent, dans un autre endroit et dans d'autres conditions. Pour ma part, j'ai commencé en 1979 aux chemins de fer en tant que poseur de voie. Même si depuis lors je suis devenu « chef de secteur technique », j'apprends encore tous les jours !

// Isabelle De Poï // Les travaux de la voie, c'est bien plus que ce l'on pense de prime abord. Pour résoudre un petit problème technique, on doit parfois mettre une voie hors service, faire venir des engins spéciaux, prévoir du personnel, informer la cabine de signalisation, etc. Sans jamais oublier la sécurité du

personnel et la régularité du trafic. Cela exige une très bonne collaboration entre les différents services, tant au sein des CLI qu'avec l'extérieur.

// Bernard Ledru // Cette collaboration est vraiment caractéristique des CLI. Autrefois, les équipes spécialisées étaient dispersées dans tout l'arrondissement et ne travaillaient pas ensemble. Aujourd'hui les équipes de la voie, de la caténaire, de l'entretien des machines, etc. sont réunies. Il y a ainsi plus d'échange, de coordination et de solidarité. Cela nous permet également d'apprendre à tous nous connaître personnellement et d'en savoir plus sur le travail de chacun.

// Isabelle De Poï // Même si leur tâche est difficile, les ouvriers du rail restent passionnés par le ferroviaire, et c'est ce qui rend le travail en leur compagnie si agréable. Dans chaque équipe règne une ambiance « familiale » propre, car leurs membres doivent pouvoir se faire une confiance aveugle. Quelle satisfaction alors, après avoir collaboré toute la nuit, de pouvoir regarder ensemble le premier train passer !

»

CORPORATE GOVERNANCE

Tire-fond

Cette vis à bois est employée pour fixer les rails, ou les selles de support des rails, aux traverses en bois. À l'origine, un petit ergot témoin s'écrasait si le tire-fond était enfoncé avec un marteau au lieu d'être vissé avec une clé. C'est à la fin du XIX^e siècle que le tire-fond à tête carrée a fait son apparition. Un modèle à filet variable a été créé dans les années 1950, permettant un meilleur ancrage dans le bois et une meilleure étanchéité.





Ce chapitre est consacré à la gouvernance d'entreprise, communément appelé Corporate Governance. Il a pour ambition de faire connaître les règles de fonctionnement de la Société à la lumière des principes de la Corporate Governance.

1. CONSEIL D'ADMINISTRATION

A. Composition

Le Conseil est composé de 10 membres, en ce compris l'Administrateur délégué. Un tiers de ses membres au minimum doivent être de l'autre sexe (article 207 § 1 de la loi du 21 mars 1991). Le nombre d'Administrateurs est déterminé par le roi, par arrêté royal délibéré en Conseil des Ministres et a été fixé à 6 (art. 1 AR 28 octobre 2004). La parité linguistique est respectée.

Le Conseil est composé comme suit :

- ██████████, Président du Conseil
- ██████████, Administrateur délégué
- ██████████, Administratrice
- ██████████, Administrateur
- ██████████, Administratrice
- ██████████, Administrateur

FONCTION PRINCIPALE EXERCÉE EN 2007 EN DEHORS D'INFRABEL PAR LES ADMINISTRATEURS NON EXÉCUTIFS

- ██████████, Commissaire des Ports - Ministère de la Communauté flamande ;
- ██████████, Mandataire particulier pour la réforme de la sécurité civile au Cabinet du Vice-Premier Ministre et Ministre de l'Intérieur ██████████ ██████████ et, jusqu'au 1^{er} septembre 2005, Chef de cabinet de la Vice-Ministre-Présidente du Gouvernement flamand et Ministre flamande de l'Économie, de l'Entreprenariat, de la Politique Scientifique, de l'Innovation et du Commerce

Extérieur ██████████ ;

- Mme ██████████, Secrétaire politique du groupe CDH du Parlement Wallon ;
- ██████████, Gérante de MDL bvba ;
- ██████████ ██████████ ██████████, Collaborateur au Cabinet du Vice-Premier Ministre et Ministre des Finances ██████████.

B. Nomination des administrateurs

Conformément à l'article 207 de la loi du 21 mars 1991, le Roi nomme, par arrêté délibéré en Conseil des Ministres, un nombre d'Administrateurs proportionnel aux droits de vote attachés aux actions détenues par l'État. Les autres Administrateurs sont ensuite nommés par les autres actionnaires.

Étant donné que l'État belge est actionnaire à 80 % + 1 voix des droits de vote d'Infrabel, 5 membres du Conseil sur 6 sont nommés par le Roi, par arrêté délibéré en Conseil des Ministres. Un membre du Conseil a été nommé par l'Assemblée générale sur proposition de la SNCB-Holding qui détient le reste des droits de vote. Les Administrateurs sont choisis en fonction de la complémentarité de leurs compétences telle que l'analyse financière et comptable, les aspects juridiques, la connaissance du secteur du transport, l'expertise en matière de mobilité, la stratégie du personnel et les relations sociales.

Les mandats des membres du Conseil d'Administration dans sa composition actuelle viennent à échéance le 29 octobre 2010.

C. Fonctionnement

FRÉQUENCE DES RÉUNIONS

« Le Conseil se réunit au moins six fois par an » (article 24 des statuts). Le Conseil d'Administration se réunit en principe le dernier jeudi de chaque mois. Des réunions extraordinaires sont organisées pour discuter de dossiers ponctuels.

En 2006, le Conseil d'Administration s'est réuni à 15 reprises.

COMPÉTENCES

La compétence du Conseil est définie à l'article 17 de la loi du 21 mars 1991 :

« § 1. Le Conseil d'Administration a le pouvoir d'accomplir tous les actes nécessaires ou utiles à la réalisation de l'objet social de l'entreprise publique.

Le Conseil d'Administration contrôle la gestion assurée par le Comité de Direction. Le Comité de Direction fait régulièrement rapport au Conseil.

Le Conseil, ou son Président, sans préjudice des pouvoirs lui conférés par l'article 18 § 5 (de la loi du 21 mars 1991) peut, à tout moment, demander au Comité de Direction un rapport sur les activités de l'entreprise ou sur certaines d'entre elles. »

PRISE DES DÉCISIONS AU SEIN DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Quorum : « Le Conseil d'Administration ne peut valablement délibérer que si la majorité de ses mem-



Conseil d'Administration

M. Antoon COLPAERT - président du Conseil
 M. Luc LALLEMAND - administrateur délégué
 Mme Vanessa MATZ - administratrice
 M. Jan KERREMANS - administrateur
 Mme Mieke OFFECIERS - administratrice
 M. Laurent VRIJDAGHS - administrateur

bres assistent à la réunion. À défaut, une nouvelle réunion peut être convoquée. Le Conseil délibérera et statuera valablement sur les points portés à l'ordre du jour de la réunion précédente à condition qu'au moins un tiers des membres soient présents ou représentés.

Les Administrateurs peuvent participer aux réunions du Conseil par le biais d'une conférence téléphonique ou par le biais de moyens de communication similaires permettant à toutes les personnes participant à la réunion de s'entendre simultanément les unes les autres. Toute personne participant à une réunion conformément au présent § 2 sera considérée comme présente à ladite réunion.

Tout Administrateur peut donner à un autre Administrateur, par écrit ou tout autre moyen de communication ayant un support matériel, procuration pour le représenter à une réunion déterminée du Conseil et y voter en son lieu et place. Un Administrateur ne peut représenter qu'un seul autre membre du Conseil. Toute représentation par procuration constituera une présence pour la détermination du quorum » (article 26 des statuts).

Majorité: « Les décisions du Conseil d'Administration sont prises à la majorité simple des voix exprimées. Par dérogation à ce qui précède, les décisions suivantes du Conseil sont prises à la majorité des deux tiers des voix exprimées :

1° l'approbation du contrat de gestion entre l'État et la société et de toute modification de ce contrat ;

2° la prise de participations qui excèdent l'une des limites visées à l'article 13, § 2, premier alinéa, de la loi du 21 mars 1991 précitée ;

En cas de partage des voix, la voix du Président ou de l'Administrateur qui le remplace est prépondérante » (article 27 des statuts).

« Dans des cas exceptionnels dûment justifiés par l'urgence et l'intérêt social, les décisions du Conseil d'Administration peuvent être prises par consentement unanime des Administrateurs exprimé par écrit, dont les signatures sont apposées soit sur un seul document, soit sur des exemplaires multiples de celui-ci.

Le premier alinéa ne s'applique pas à l'arrêt des comptes annuels, à l'utilisation du capital autorisé, ni à l'approbation du contrat de gestion entre l'État et la société ou de toute modification de ce contrat » (article 28 des statuts).

Durant l'année 2007, le Conseil n'a pas utilisé cette méthode.

CHARTRE DE L'ADMINISTRATEUR

Dans le but d'aider les Administrateurs à remplir leur mission, dans le respect des règles d'indépendance, de compétence, d'éthique et d'intégrité, le Conseil a, lors de sa réunion du 25 novembre 2004, adopté, comme faisant partie de son règlement d'ordre intérieur, la « Charte de l'Administrateur ».

Cette Charte s'applique aux membres du Conseil d'Administration d'Infrabel, ainsi qu'à tout Administrateur désigné par Infrabel dans une société.

Par cette charte, les Administrateurs s'engagent, dans l'exercice de leurs fonctions, à :

1. Agir en toutes circonstances de manière indépendante.
2. Veiller activement aux intérêts de la société.
3. Veiller au fonctionnement efficace du Conseil d'Administration.
4. Protéger les intérêts de tous les actionnaires.
5. Tenir compte des attentes légitimes de tous les partenaires de la société (collectivité, clients, cadres, salariés, fournisseurs et créanciers).
6. Veiller au respect par la société de ses obligations et engagements, des lois, règlements et codes de bonne pratique.
7. Éviter tout conflit entre ses intérêts personnels directs ou indirects et ceux de la société.
8. Éviter un usage incorrect des informations et les délits d'initié.
9. Développer de manière permanente ses compétences professionnelles.
10. Adhérer à l'esprit de la Charte.

COMITÉS DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Afin de l'assister et de le conseiller dans l'exécution de ses fonctions, le Conseil a, conformément aux articles 210 et 211 de la loi du 21 mars 1991, constitué en son sein, un Comité d'Audit et un Comité de Nominations et de Rémunération.

2. COMITÉ D'AUDIT

L'existence de ce Comité est prévue dans la loi à l'article 210 de la loi du 21 mars 1991.

A. Composition

Le Comité est composé de quatre Administrateurs à l'exclusion de l'Administrateur délégué, désignés par le Conseil d'Administration. Il y a parité linguistique.

Le Comité est composé comme suit :

- ██████████, Président du Comité d'Audit,
- ██████████
- ██████████,
- ██████████.

Le Comité d'Audit peut inviter à ses réunions l'Administrateur délégué, qui y siège avec voix consultative. Les Commissaires du Gouvernement participent également avec voix consultative aux réunions de ce comité.

Le Comité d'Audit peut également, de la même façon, inviter toute personne utile pour mener à bien les tâches qui lui ont été confiées par le Conseil d'Administration.

B. Fonctionnement

FRÉQUENCE DES RÉUNIONS

Le Comité se réunit à intervalles réguliers, en principe une fois par trimestre. Le Président du Comité

peut convoquer des réunions spéciales afin que le Comité puisse mener à bien sa mission.

Le Comité s'est réuni à 6 reprises durant l'année 2007.

COMPÉTENCES

Le Comité d'Audit assume les tâches que lui confie le Conseil d'Administration. En outre, il a pour mission d'assister le Conseil d'Administration par l'examen des informations financières, notamment les comptes annuels, le rapport de gestion et les rapports intermédiaires. Le Comité s'assure également de la fiabilité et de l'intégrité des rapports financiers en matière de gestion des risques.

Au moins quatorze jours avant la réunion au cours de laquelle il établit les comptes annuels, le Conseil d'Administration soumet ces comptes à l'avis du Comité d'Audit.

Le Comité d'Audit assiste le Conseil d'Administration en exerçant, en particulier, les activités suivantes :

- En collaboration avec la Direction et le Collège des Commissaires, veiller à la fiabilité et l'intégrité des comptes annuels d'Infrabel et des comptes consolidés d'Infrabel et des comptes semestriels préalablement à leur soumission au Conseil.
- Examiner les informations financières, notamment les comptes annuels, et formuler un avis au Conseil à leur sujet.
- En collaboration avec le Collège des Commissaires et le responsable de l'Audit Interne, évaluer, superviser et se prononcer

sur le système de contrôle interne d'Infrabel et sur les constatations et recommandations y afférentes formulées par le Collège des Commissaires, de même que les réponses que le management y a apportées.

- Examiner et approuver le programme d'Audit préparé par le responsable de l'Audit Interne.
- Examiner les conclusions et les recommandations importantes formulées dans les rapports d'Audit; veiller au suivi de ces recommandations et à la réalisation par le management des actions convenues avec l'Audit Interne en réponse à ces recommandations d'Audit et les actions mises en œuvre par le management en réponse à ces recommandations; charger l'Audit Interne d'intervenir auprès du Comité de Direction en cas de lacunes et/ou de retards significatifs constatés dans la mise en œuvre de ces recommandations.
- Apprécier la façon dont les risques (financiers, opérationnels et autres) auxquels est exposée Infrabel sont identifiés, évalués et maîtrisés, s'assurer de la fiabilité et de l'intégrité des rapports financiers en matière de gestion des risques.
- Veiller à la coordination des travaux d'Audit interne, de ceux confiés à des consultants externes et de ceux du Collège des Commissaires.
- Approuver la structure de l'Audit Interne d'Infrabel et le budget de celui-ci dans ses composantes relatives au personnel, à la formation de celui-ci et au support matériel.

- Transmettre au Conseil d'Administration un avis motivé relatif à la désignation et au remplacement du responsable de l'Audit Interne d'Infrabel après avis du Comité de Nominations et de Rémunération; veiller à l'indépendance et à l'objectivité des auditeurs internes et externes.
- Approuver la Charte de l'Audit Interne d'Infrabel et les révisions ultérieures de celle-ci.
- Transmettre au Conseil d'Administration un avis motivé relatif à la nomination ou la renomination des réviseurs d'Infrabel ainsi qu'à leurs honoraires.
- Procéder au contrôle et à l'instruction de tout dossier spécifique jugés nécessaires par le Conseil d'Administration.

3. COMITÉ DE NOMINATION ET DE RÉMUNÉRATION

L'existence du Comité de Nominations et de Rémunération est prévue par l'article 211 de la loi du 21 mars 1991.

A. Composition

Ce Comité est composé de quatre Administrateurs dont le Président du Conseil qui le préside et l'Administrateur délégué. Il y a parité linguistique.

Le Comité se compose comme suit:

- ██████████ Président du Comité de Nominations et de Rémunération,
- ██████████,
- ██████████,
- ██████████.

B. Fonctionnement

FRÉQUENCE DES RÉUNIONS

Le Comité se réunit aussi souvent que l'exige l'intérêt de la Société.

Il s'est réuni à 6 reprises en 2007.

COMPÉTENCES

Le Comité rend un avis sur les candidatures proposées par l'Administrateur délégué en vue de la nomination des membres du Comité de Direction.

Il fait des propositions au Conseil au sujet de la rémunération et des avantages accordés aux membres du Comité de Direction et aux cadres supérieurs. Le Conseil d'Administration suit ces questions de manière continue (article 211 § 2 de la loi du 21 mars 1991).

En outre, il assume les tâches que le Conseil d'Administration lui confie.

4. TAUX DE PRÉSENCE AUX RÉUNIONS ET RÉMUNÉRATION SUR BASE INDIVIDUELLE DES ADMINISTRATEURS

L'Assemblée Générale du 16 mai 2006 a décidé, sur proposition du Comité de nominations et de rémunération, et dans le but de maintenir la rémunération nette des Administrateurs au même niveau qu'auparavant, de modifier la rémunération des Administrateurs, avec effet rétroactif au 1^{er} janvier 2006, comme suit.

La rémunération du Président se compose d'une partie annuelle fixe qui s'élève à [REDACTED] et d'une partie variable constituée par les jetons de présence aux réunions. Ces jetons sont de :

- [REDACTED] par Conseil
- [REDACTED] par Comité auquel il participe.

En outre, il perçoit une indemnité annuelle pour frais de fonctionnement de [REDACTED].

La rémunération des autres Administrateurs (à l'exception de l'Administrateur délégué) se compose d'une partie annuelle fixe qui s'élève à [REDACTED] et d'une partie variable constituée par les jetons de présence. Ces jetons sont de :

- [REDACTED] par Conseil,
- [REDACTED] par réunion des autres Comités.

En outre, ils perçoivent une indemnité annuelle pour frais de fonctionnement de [REDACTED].

La présence aux réunions est une condition nécessaire à l'obtention du jeton de présence.

Nom	Taux de présence aux réunions du Conseil et des Comités d'Infrabel		Rémunération des Administrateurs	
	Conseil (total 15)	Comité d'Audit (total 6)	C. Nom. et Rém. (total 6)	Conseils et autres Comités (€)
[REDACTED]	15/15	6/6	6/6	[REDACTED]
[REDACTED]	12/15		6/6	[REDACTED]
[REDACTED]	8/15	2/6	4/6	[REDACTED]
[REDACTED]	14/15	6/6		[REDACTED]
[REDACTED]	15/15	6/6		[REDACTED]

1. Pour le compte de MDL bvba, Kerkastraat 161, 2060 Antwerpen

5. COMITÉ DE DIRECTION

A. Composition

L'article 208 de la loi du 21 mars 1991 dispose que « Le Comité de Direction est présidé par l'Administrateur délégué. Le Conseil d'Administration fixe le nombre des autres membres du Comité de Direction ».

La parité linguistique est respectée en application de l'article 16 de la loi du 21 mars 1991.

Conformément à la loi et aux statuts, l'Administrateur délégué appartient à un rôle linguistique différent de celui du Président du Conseil d'Administration (article 207 § 4 de la loi 21 mars 1991).

Le Comité de Direction est composé comme suit :

- [REDACTED], Administrateur délégué,
- [REDACTED], Directeur général Réseau (jusqu'au 1^{er} mai 2007),
- [REDACTED], Directeur général Réseau (à partir du 1^{er} mai 2007),
- [REDACTED], Directeur général Infrastructure,
- [REDACTED], Directeur général Accès au Réseau.

CHANGEMENTS AU COURS DE L'ANNÉE 2007

Le Conseil d'Administration du 29 mars 2007 a décidé de nommer [REDACTED], General Manager Achats de la SNCB, Directeur général Réseau à partir du 1^{er} avril 2007 et jusqu'au 8 novembre 2010, date à laquelle les mandats des autres Directeurs généraux – [REDACTED] – prennent fin.



Comité de direction

Eddy Clement - Directeur général Réseau
 Luc Vansteenkiste - Directeur général Accès au Réseau
 Jean-Marie Raviart - Directeur général Infrastructure
 Luc Lallemand - Administrateur délégué

RÈGLES RÉGISSANT LEUR NOMINATION ET LEUR RÉVOCATION

Les Directeurs généraux sont nommés par le Conseil d'Administration, sur la proposition de l'Administrateur délégué et après avoir pris l'avis du Comité de Nominations et de Rémunération. Ils sont révoqués par le Conseil d'Administration (article 208 de la loi du 21 mars 1991).

B. Fonctionnement

FRÉQUENCE DES RÉUNIONS

Les réunions du Comité de Direction se tiennent en principe chaque semaine, d'ordinaire le mardi.

Durant l'année 2007, le Comité de Direction s'est réuni à 42 reprises.

COMPÉTENCES

Conformément à l'article 208 de la loi du 21 mars 1991, «Le Comité de Direction est chargé de la gestion journalière et de la représentation en ce qui concerne cette gestion, de même que de l'exécution des décisions du Conseil d'Administration.

Les membres du Comité de Direction forment un collège. Ils peuvent se répartir les tâches.»

REPRÉSENTATION

Selon l'article 208 de la loi du 21 mars 1991, la Société est valablement représentée dans ses actes,

y compris la représentation en justice, par l'Administrateur délégué et le Directeur général, désigné à cette fin par le Conseil d'Administration, agissant conjointement.

Tous les actes de gestion ou qui engagent la Société sont signés conjointement par l'Administrateur délégué et le Directeur général désigné à cette fin par le Conseil d'Administration.

Ce Directeur appartient à un rôle linguistique différent de celui de l'Administrateur délégué.

Le Roi peut déterminer, par arrêté royal délibéré en Conseil de Ministres, les actes dont le mode d'approbation déroge à cet article.

Le Conseil du 8 novembre 2004 a désigné [REDACTED] [REDACTED] comme Directeur général détenteur de la double signature.

C. Rémunération des membres du Comité de Direction

RÉMUNÉRATION DE L'ADMINISTRATEUR DÉLÉGUÉ
 Le montant global brut, y compris les avantages en nature, attribué à l'Administrateur délégué pour l'année 2007 s'élève à [REDACTED]. Le décompte des primes pour les prestations 2007 sera fait en 2008.

CRITÈRES D'ÉVALUATION POUR L'ADMINISTRATEUR DÉLÉGUÉ

Le Conseil d'Administration du 25 octobre 2007 a défini les critères d'évaluation pour l'Administrateur délégué, sur la proposition du Comité de Nomination et de Rémunération du 4 octobre 2007. Un double équilibre est prévu : d'une part, entre les critères de groupe (50 à 55 %) et les critères d'Infrabel (45 à 50 %); d'autre part, entre les critères financiers et qualitatifs.

RÉMUNÉRATION DES DIRECTEURS GÉNÉRAUX

Le Conseil du 27 janvier 2005 a fixé la rémunération des membres du Comité de Direction.

Le système de rémunération comprend :

1. une partie fixe, à savoir :

- le salaire de base;
- l'allocation de gestion octroyée mensuellement;
- l'indemnité de fonction: montant forfaitaire mensuel.

2. une partie variable, à savoir :

- l'allocation de fonction: 0 à 100 % du salaire annuel de base. Le pourcentage d'octroi est déterminé par le Comité de Nominations et de Rémunération, sur proposition de l'Administrateur délégué, compte tenu du degré de difficulté et de la complexité sociale de la fonction exercée. Le pourcentage sera revu chaque année;

- la prime de productivité: variable selon un coefficient d'appréciation de 0 à 3. La prime de productivité est fixée annuellement après publication des résultats de l'Entreprise.

La partie variable représentera en moyenne environ 30 % de la rémunération.

Le pécule de vacances, la prime annuelle et les autres allocations et indemnités éventuelles sont déterminés selon les dispositions réglementaires applicables. Les contractuels bénéficient d'une assurance-groupe.

Le Conseil d'Administration du 25 octobre 2007 a augmenté en deuxième signature l'allocation de fonction du Directeur général d'Infrabel à 30 % (au lieu de 25 %), sur la proposition du Comité de Nomination et de Rémunération.

Le montant global brut attribué aux membres du Comité de Direction pour l'année 2007, celui de l'Administrateur délégué non compris, s'élève à [REDACTED]. Les primes pour les prestations 2007 sont déterminées en 2008, et sont donc comprises dans le montant précité.

6. CONTRÔLE

Commissaire du Gouvernement

L'article 213 de la loi du 21 mars 1991 dit: « Infrabel est soumise au contrôle du ministre qui a les entreprises publiques dans ses attributions et du ministre qui a la régulation du transport ferroviaire dans ses attributions. Ce contrôle est exercé à l'intervention de deux Commissaires du Gouvernement, nommés et révoqués par le Roi sur la proposition du ministre concerné ».

Les Commissaires du Gouvernement sont, pour Infrabel, [REDACTED].

Les Commissaires du Gouvernement sont invités à toutes les réunions du Conseil d'Administration et du Comité de Direction et y siègent avec voix consultative (article 213 § 3 de la loi du 21 mars 1991). Les Commissaires du Gouvernement participent également, avec voix consultative, aux réunions du Comité d'Audit (article 210 § 1 de la loi du 21 mars 1991).

Les Commissaires du Gouvernement veillent au respect de la loi, des statuts et du contrat de gestion. Ils veillent à ce que la politique d'Infrabel, en particulier celle menée en exécution de l'article 13, ne porte pas préjudice à la mise en œuvre des missions de service public.

Chaque Commissaire du Gouvernement fait rapport au ministre dont il relève. Les Commissaires du Gouvernement font rapport au ministre du budget sur toutes les décisions du Conseil d'Administration ou du comité de direction qui ont une incidence sur le budget général des dépenses de l'État.

Chaque Commissaire du Gouvernement introduit, dans un délai de quatre jours ouvrables, un recours auprès du ministre dont il relève contre toute décision du conseil d'administration ou du comité de direction qu'il estime contraire à la loi, aux statuts ou au contrat de gestion ou susceptible de porter préjudice à la mise en œuvre des missions de service public d'Infrabel. Chaque Commissaire du Gouvernement peut, dans le même délai, introduire un tel recours contre toute décision d'augmentation des redevances de l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire. Le recours est suspensif.

[REDACTED] a été nommée Commissaire du Gouvernement auprès d'Infrabel à partir du 4 février 2005 par arrêté royal du 3 février 2005.

[REDACTED] a été nommée Commissaire du Gouvernement auprès d'Infrabel à partir du 9 décembre 2004 par arrêté royal du 18 novembre 2004.

Collège des commissaires

L'article 25 § 1 de la loi du 21 mars 1991 dit: « Le contrôle de la situation financière, des comptes annuels et de la régularité, au regard de la loi et du sta-

tut organique, des opérations à constater dans les comptes annuels, est confié, dans chaque entreprise publique autonome, à un Collège des Commissaires qui compte quatre membres. Les membres du Collège portent le titre de commissaire ».

Il est composé de quatre membres dont deux sont nommés par la Cour des Comptes parmi ses membres et les deux autres sont nommés par l'Assemblée Générale parmi les membres de l'Institut des Réviseurs d'entreprises.

Les membres du Collège sont :

- ██████████, Président du Collège, réviseur d'entreprises,
- ██████████, réviseur d'entreprises,
- ██████████, membre de la Cour des Comptes,
- ██████████, Président de la Cour des Comptes.

Ils sont nommés pour un terme de maximum six ans renouvelable. La durée du mandat doit, le cas échéant être précisée dans les statuts. Les statuts ont fixé la durée du mandat des membres du Collège des Commissaires à 3 ans.

Les mandats viennent à échéance :

- ██████████, lors de l'Assemblée Générale qui se tiendra en 2008,
- ██████████, lors de l'Assemblée Générale qui se tiendra en 2008.

7. MANDATS DANS LES FILIALES ET SOCIÉTÉS À PARTICIPATION

1. Sociétés dans lesquelles des mandats ont été exercés (participations directes et indirectes) par des membres des organes de gestion ou du personnel infrabel

Infrabel a seulement deux filiales directes : la SA TUC RAIL et la SA CENTRE DE CRÉOSOTAGE DE BRUXELLES (CCB). En outre, il y a encore des participations indirectes dans la SA Woodprotect Belgium – filiale de la SA CCB – et dans EESV IV-Infra/TUC RAIL – filiale de la SA TUC RAIL. Dans toutes ces sociétés, les mandats sont exercés par des membres des organes de gestion ou par des agents d'Infrabel.

2. Membres des organes de gestion ou du personnel Infrabel ayant exercé des mandats

- ██████████, Président TUC RAIL
- ██████████, Administrateur TUC RAIL (jusqu'au 1^{er} mai 2007)
- ██████████, Administrateur TUC RAIL (à partir du 1^{er} mai 2007)
- ██████████, Président CCB et Woodprotect, Administrateur TUC RAIL,
- ██████████, Administrateur TUC RAIL, Gérant GEIE Corridor C, Président RNE

- ██████████, Administrateur délégué TUC RAIL, Administrateur EESV IV-Infra/TUC RAIL
- ██████████, Administrateur CCB et Woodprotect
- ██████████, Administrateur CCB et Woodprotect
- ██████████, Administrateur EESV IV-Infra/TUC RAIL (jusqu'au 28 février 2007)
- ██████████, Administrateur EESV IV-Infra/TUC RAIL (jusqu'au 28 février 2007)
- ██████████, Administrateur EESV IV-Infra/TUC RAIL
- ██████████, Administrateur GEIE IV Infra/TUC RAIL (à partir du 28 février 2007)
- ██████████, Administrateur EESV IV-Infra/TUC RAIL (à partir du 28 février 2007 et jusqu'au 16 juillet 2007)

3. Rémunérations

Tous les mandats d'Administrateur sont non rémunérés.

Le montant global brut, pour l'année 2007, attribué à l'Administrateur délégué de TUC RAIL s'élève à ██████████. L'Administrateur délégué de CCB et de WOODPROTECT ne perçoit pas de rémunération en tant qu'Administrateur délégué.

INFRABEL LES COMPTES ANNUELS

présentés par le Conseil
d'Administration à l'Assemblée
Générale du 20 mai 2008



TABLE DES MATIÈRES

Introduction	83
Chiffres clés	84
Rapport annuel du Conseil d'Administration à l'Assemblée Générale des actionnaires du 20 mai 2008	85
1. Situation de l'entreprise	85
1.1 Événements marquants de 2007	85
1.2 Positionnement de l'entreprise	85
1.3 Événements importants survenus après la fin de l'année comptable	86
1.4 Circonstances susceptibles d'avoir une influence notable sur le développement de la société	86
1.5 Recherche et développement	86
1.6 Succursales	86
1.7 Indicateurs clés	86
2. Données financières relatives à l'exercice 2007	87
2.1 Bilan	87
2.2 Compte de résultat	88
2.3 Gestion des risques concernant les instruments financiers	89
2.4 Affectation du résultat	89
2.5 Missions complémentaires confiées aux commissaires	89
2.6 Règles d'évaluation	89
2.7 Conflits d'intérêts	89
2.8 Proposition de décharge des Administrateurs et des Commissaires	89
Bilan	90
1. Actif	90
2. Passif	91
3. Explication du bilan	92

Compte de résultat	96
1. Compte de résultat détaillé	96
2. Explication du compte de résultat	98
2.1. Chiffre d'affaires	98
2.2. Production immobilisée	99
2.3. Produits financiers	99
2.4. Approvisionnements et marchandises	100
2.5. Services et biens divers	100
2.6. Amortissements, réductions de valeur et provisions pour risques et charges	101
Commentaires sur les comptes annuels	102
1. Règles d'évaluation	102
1.1 Principes légaux	102
1.2 Règles d'évaluation	102
2. État des frais d'établissement	107
3. État des immobilisations incorporelles	107
4. État des immobilisations corporelles	108
5. État des immobilisations financières	110
6. Stocks et commandes en cours	111
7. Placements de trésorerie et valeurs disponibles	111
8. Comptes de régularisation de l'actif	112
9. État du capital	112
10. Provisions pour gros entretien	113
11. Provisions pour l'environnement	113
12. Provisions pour autres risques et charges	114
13. Comptes de régularisation du passif	114
14. Droits et engagements hors bilan	114
15. Relation avec les entreprises liées et les entreprises avec lesquelles il existe un lien de participation	115
16. Bilan social	115
Rapport du collège des commissaires sur les comptes annuels au 31 décembre 2007	116

INTRODUCTION

Présentation de l'entreprise

Infrabel, gestionnaire de l'infrastructure du réseau ferroviaire belge, a été créée le 29 octobre 2004 sous la forme d'une société anonyme de droit public, en application des directives européennes qui prônent la scission entre d'une part la gestion de l'infrastructure ferroviaire et d'autre part l'exploitation du transport ferroviaire.

Ses statuts ont été publiés dans l'Arrêté Royal du 19/10/2004.

Le siège social de l'entreprise se situe rue Bara 110 à 1070 Bruxelles.

Exercice comptable

L'exercice comptable commence le 1^{er} janvier et se termine le 31 décembre de chaque année.

Capital

Le capital est constitué de 16 554 795 actions nominatives sans mention de la valeur nominale.

Le 16 juillet, l'Assemblée Générale a donné son accord pour une augmentation de capital de 205 418 000 € pour le financement des travaux TGV encore à réaliser. Cette augmentation de capital s'est accompagnée de l'émission de 2 054 180 nouvelles actions.

Un montant de 51 354 500 € est libéré.

Cependant, une loi programme spécifique prévoit que la partie libérée de l'augmentation de capital doit être transférée simultanément vers la rubrique subsides en capital.

Au 31/12/2007, la situation des détenteurs d'actions est la suivante:

- l'État belge avec 1 064 746 actions, soit 6,43 % du capital
- la SNCB-Holding avec 15 490 049 actions soit 93,57 % du capital.

Bien que l'État belge possède seulement une minorité des actions, celui-ci dispose de 80 % + 1 voix au niveau des prises de décisions dans les organes de gestion de l'entreprise.

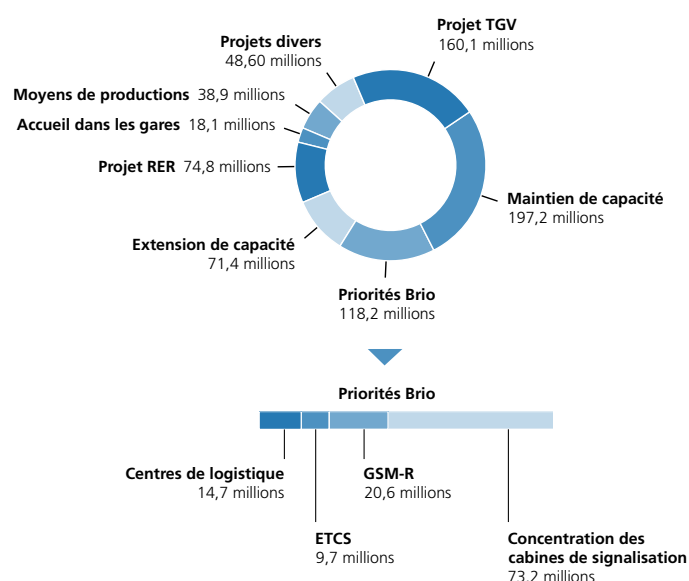
Les comptes annuels sont déposés auprès de la Banque Nationale de Belgique.

Des exemplaires imprimés du rapport annuel sont disponibles au siège de la société et sont envoyés aux personnes qui en font la demande.

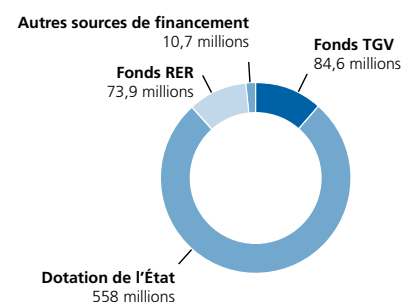
Le rapport annuel est également disponible sur le site web de la société (www.infrabel.be).

CHIFFRES CLÉS

Investissements réalisés (CAPEX)



Financements des investissements



EBITDA et EBT

en millions €

Ventes et prestations	1 501,15
Coût des ventes et prestations ⁽¹⁾	1 432,32
Résultat d'exploitation brut (EBITDA)	68,83
Amortissements, réductions de valeur et provisions	101,86
Résultat d'exploitation net (EBIT)	-33,03
Résultat financier	103,62
Résultat exceptionnel	-4,72
Résultat global (EBT)	65,87

(1) Sans amortissements et provisions

Bilan

Le bilan d'Infrabel au 31/12/2007 s'élève à un montant total de **6 203 955 692,73 €** par rapport à un total de 5 386 360,90 € au 31/12/2006.

Le bilan est présenté aux pages suivantes avec les montants par rubrique de l'actif et du passif.

RAPPORT ANNUEL DU CONSEIL D'ADMINISTRATION À L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DES ACTIONNAIRES DU 20 MAI 2008

Le Conseil d'Administration a le plaisir de vous faire rapport sur la situation et les résultats de la société pendant l'exercice comptable 2007, conformément aux prescriptions légales et statutaires.

1. SITUATION DE L'ENTREPRISE

1.1. Événements marquants de 2007

Le 16 mars 2007, Infrabel a constitué, avec RFF (Réseau Ferré de France) et les CFL, le Groupement Européen d'Intérêt Économique (GEIE) « Corridor C », confirmant ainsi son ambition de faire de la Belgique le carrefour ferroviaire de l'Europe.

Le Corridor C, Anvers-Bâle/Lyon, est en effet appelé à jouer le rôle d'une véritable « autoroute ferroviaire » permettant aux ports belges de développer leur position vis-à-vis du Sud et de l'Est de la France, de la Suisse, de l'Italie et même de l'Espagne.

Un arrêté royal du 10 mai 2007 a approuvé le 2^e avenant au contrat de gestion.

Ses dispositions améliorent la concordance avec les règles européennes et précisent l'engagement de l'État à alimenter le Fonds RER.

En vue des négociations relatives au 2^e contrat de gestion, un plan d'entreprise couvrant la période 2008-2012 a été élaboré.

Pour ce faire, le plan stratégique BRIO, qui remplit toutes les conditions d'un plan d'entreprise, a été actualisé.

Le plan BRIO II, produit de cette actualisation, a été approuvé par le Conseil d'Administration le 20 décembre 2007.

Le processus d'élaboration de BRIO II a pu s'appuyer sur les résultats de la cellule spécialisée chargée de mettre le plan en œuvre.

Parmi ces derniers figurent notamment la conclusion d'un marché de 414 millions € relatif au projet de concentration des cabines et les étapes finales de l'opération New Passengers au cours de laquelle 1 500 agents de la Direction Réseau ont été transférés vers la SNCB et la SNCB-Holding.

Les premiers mois de l'année 2007 ont été marqués par la fin des négociations intragroupe relatives au plan d'investissement pluriannuel consolidé 2008-2012.

Le plan pluriannuel d'Infrabel a dès lors pu être approuvé par le Conseil d'Administration du 20 avril 2007.

Afin de tenir compte des évolutions survenues au cours du 2^e semestre et de préserver sa cohérence avec le budget d'investissement 2008, le plan pluriannuel 2008-2012 a été actualisé et cette version actualisée a été approuvée par le Conseil d'Administration du 20 décembre 2007.

Toujours dans le domaine des investissements, plusieurs réalisations importantes ont émaillé l'année 2007, comme la mise en service, en 2 étapes, de la gare souterraine d'Anvers-Central, la mise en service des installations de croisement de la gare de Tielen, et, la conclusion du projet PPP Diabolo le 28 septembre 2007. Celui-ci est le premier projet de cette nature pour Infrabel et, vu sa complexité, il a obtenu un *award international de « Transport Deal of the Year »*.

Corollairement, l'adaptation de l'organigramme du 1^{er} mai 2007 a permis de mieux définir les rôles des différents acteurs du *project management*. Ainsi, la fonction de maître d'ouvrage, responsable de la définition des besoins en investissement de sa Direction et chargé, comme client des chefs de projet, de piloter ces derniers, a été mieux définie.

Enfin, suite à la décision du gouvernement en date du 27 mai 2005, la SNCB-Holding a procédé le 16 juillet 2007 à une augmentation du capital d'Infrabel à hauteur de 205,4 Mio € avec libération d'une première tranche de 51,4 Mio €.

Ces moyens serviront à terminer les travaux TGV de frontière à frontière.

1.2. Positionnement de l'entreprise

Dans le cadre de la politique de libéralisation du marché du transport ferroviaire initié par la Commission Européenne dès 1991, Infrabel, notamment, est confrontée à un environnement de plus en plus multi-opérateur.

Infrabel, gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire belge, comptait 5 clients au 1^{er} janvier 2007: la SNCB, DLC, la SNCF-Fret, Rail4Chem et Trainsport.

Trainsport a fait circuler son premier convoi le 30 avril 2007.

Le 8 février 2007, un 6^e opérateur, ERS a obtenu du Ministre de la Mobilité son certificat de sécurité.

Le monde des entreprises ferroviaires est en évolution. DLC a fusionné avec Crossrail, et Rail4Chem a été racheté par Veolia. 4 demandes de certificat de sécurité sont en cours (pour Railion, Veolia, EWS et CFL).

Pour faire face aux défis générés par cette réalité nouvelle, la Direction Accès au Réseau a veillé, dans un cadre non discriminatoire, à développer des relations de qualité avec toutes les entreprises ferroviaires clientes. Elle a ainsi conclu en 2007 un SLA (*Service Level Agreement*) avec chacune des entreprises ferroviaires actives.

Cette Direction a également renforcé les fonctions liées à la gestion de la sécurité et à la gestion des risques.

La grille tarifaire assure une position compétitive par rapport aux gestionnaires d'infrastructure voisins et concurrents.

Exprimé en termes de train-km, l'activité ferroviaire a crû tant dans le domaine voyageurs que dans le domaine du fret.

La rationalisation permanente des processus de production des opérateurs se traduit par une légère baisse du nombre de sillons, sans influencer le volume global du trafic.

Les recettes provenant de la redevance d'utilisation de l'infrastructure continuent à être orientées à la hausse.

Après la redevance d'infrastructure, la 2^e principale source du chiffre d'affaire d'Infrabel est la dotation publique d'exploitation.

Les investissements classiques sont garantis par les versements des dotations publiques par l'État, conformément au contrat de gestion. Les conventions relatives au financement des travaux TGV et de certains projets prioritaires offrent un niveau de garantie supplémentaire quant à la mise à disposition des moyens correspondants.

Les travaux RER sont financés par le Fonds RER dont la gestion a été confiée par l'État à la SNCB-Holding.

1.3. Événements importants survenus après la fin de l'année comptable

ACTS a obtenu le 23 janvier 2008 son certificat de sécurité, devenant ainsi le 7^e opérateur.

	2003	2004	2005	2006	2007
A					
Nombre de sillons (en millions)	-	-	1,897	1,856	1,854
Nombre de trains-km correspondants (en millions)	106,281	106,756	102,613	104,946	112,120
B					
EBT (résultat global) en millions	-	-	+49,01	+40,14	+65,87
C					
Ponctualité des trains de voyageurs service intérieur					
- avec neutralisation	95,3 %	95,7 %	94,8 %	94,0 %	93,6 %
- sans neutralisation	92,6 %	93,2 %	91,9 %	90,6 %	89,2 %
D					
Baromètre de qualité des voyageurs transportés en service intérieur(*)					
a) Indice de satisfaction général	7,25	7,44	7,44	7,33	7,23
b) Ponctualité des trains	6,74	7,00	6,99	6,64	6,29
c) Qualité de l'information dans les gares	7,28	7,39	7,38	7,27	7,24
E					
Personnel exprimé en équivalents temps plein au 31 décembre de l'année	-	14 350	13 655	13 488	12 266(**)

(*) Source : SNCB -Voyageurs National

(**) Influence de transfert de personnel par l'opération « *New Passengers* »

Suite à la prestation de serment du gouvernement Verhofstadt III, le 21 décembre 2007, les négociations du 2^e contrat de gestion ont commencé dès le début de 2008. Fin mars, ces négociations étaient arrivées à un stade très avancé.

1.4. Circonstances susceptibles d'avoir une influence notable sur le développement de la société

Parmi les éléments pouvant exercer une influence notable sur le fonctionnement d'Infrabel figurent assurément les résultats des négociations du 2^e contrat de gestion, toute éventuelle révision fondamentale de la stratégie du principal client, la SNCB, et toute hypothétique évolution du cadre institutionnel dans le domaine des transports.

La CE a mené une enquête dans les divers États membres quant à la transposition correcte et complète en droit belge des directives du premier paquet ferroviaire.

Dans les États membres où subsistent des structures ferroviaires intégrées ou des structures Holding, la CE vérifie concrètement la situation réelle quant à l'exercice indépendant des fonctions essentielles par les gestionnaires d'infrastructure (allocation des capacités et calcul de la redevance).

Les résultats de l'enquête résultant de la vérification précitée sont susceptibles de conduire à de nouvelles initiatives de la CE pour renforcer le respect de ce droit. En conséquence, des évolutions de notre législation nationale quant à la situation du gestionnaire d'infrastructure ferroviaire sont envisageables.

1.5. Recherche et développement

Infrabel améliore de façon continue la technologie à laquelle elle a recours, notamment dans le cadre de la modernisation de son outil industriel.

L'implémentation de l'ETCS continue à mobiliser énormément d'énergie.

1.6. Succursales

En dehors de 375 sièges de travail, Infrabel a 2 filiales directes : TUC RAIL S.A. et Chantier de Créosotage de Bruxelles S.A., respectivement actives dans le domaine des études et travaux d'infrastructure ferroviaire, et, dans le domaine du créosotage.

Comme mentionné ci-avant, Infrabel a aussi une participation dans le GEIE Corridor C.

1.7. Indicateurs clés

Infrabel utilise plusieurs indicateurs clés dont la liste a été complétée en 2006 dans le cadre de la mise en œuvre du plan stratégique BRIO. Les valeurs relatives aux années antérieures à 2005 sont données à titre indicatif (voir tableau ci-contre).

En effet, certains d'entre eux recouvrent une réalité qui a fort évolué entre l'ancienne et la nouvelle structure du groupe ferroviaire.

2. DONNÉES FINANCIÈRES RELATIVES À L'EXERCICE 2007

2.1. Bilan

Le bilan de la société au 31 décembre 2007 s'élève à un total de 6 203,96 millions € contre 5 386,85 millions € au 1^{er} janvier 2007 et peut être résumé comme suit :

ACTIF

en millions €	31.12.2007	01.01.2007
ACTIFS IMMOBILISÉS	4 992,15	4 354,32
I. Frais d'établissement	0,05	0,10
II. Immobilisations incorporelles	1 349,11	1 350,39
III. Immobilisations corporelles	3 639,63	3 000,41
IV. Immobilisations financières	3,36	3,42
ACTIFS CIRCULANTS	1 211,81	1 032,53
V. Créances à plus d'un an	7,78	7,85
VI. Stocks et commandes en cours d'exécution	169,93	150,14
VII. Créances à moins d'un an	428,65	632,39
VIII. Placements de trésorerie	575,92	229,93
IX. Valeurs disponibles	0,47	0,05
X. Comptes de régularisation	29,06	12,17
TOTAL DE L'ACTIF	6 203,96	5 386,85

PASSIF

en millions €	31.12.2007	01.01.2007
CAPITAUX PROPRES	5 431,95	4 686,81
I. Capital	1 450,06	1 450,06
II. Primes d'émission	299,32	299,32
IV. Réserves	7,75	4,46
V. Résultat reporté	147,28	84,70
VI. Subsidés en capital	3 527,54	2 848,27
PROVISIONS	90,16	81,27
VII. Provisions	90,16	81,27
DETTES	681,85	618,77
VIII. Dettes à plus d'un an	0,50	0,54
IX. Dettes à moins d'un an	508,52	466,00
X. Comptes de régularisation	172,83	152,23
TOTAL DU PASSIF	6 203,96	5 386,85

Les actifs immobilisés ont augmenté de 637,83 millions € et ce, principalement au niveau des immobilisations corporelles.

Pendant l'exercice comptable, des investissements importants ont été consentis en matière d'infrastructure ferroviaire, dont les principaux sont les suivants :

- 160 millions € dans le cadre des travaux TGV ;
- 75 millions € pour le Réseau Express Régional ;
- 197 millions € pour le maintien de capacité ;
- 73 millions € pour la concentration de cabines ;
- 101 millions € pour l'extension de capacité.

De plus, 13 millions € ont été investis dans des projets d'informatisation d'Infrabel (immobilisations incorporelles), dont le début d'un projet ERP intitulé « Mind³ ».

Les actifs circulants ont connu une augmentation de 179,28 millions € ; la variation se situe essentiellement au niveau des moyens disponibles.

Les capitaux propres de l'entreprise s'élèvent à 5 431,95 millions €, soit 87,56 % du total du bilan.

2.2. Compte de résultat

L'exercice comptable 2007 se clôture avec un résultat opérationnel positif (EBITDA) de 68,83 millions € et un résultat positif global (EBT) de 65,87 millions €.

Le compte de résultat se résume comme suit :

en millions €	31.12.2007	31.12.2006
VENTES ET PRESTATIONS	1 501,15	1 482,44
Chiffre d'affaires	1 246,69	1 185,21
- redevance infrastructure	584,19	578,83
- dotation de l'État	435,20	425,26
- autres	227,30	181,12
Variation des commandes en cours	-1,93	3,12
Production immobilisée	246,01	289,34
Autres produits d'exploitation	10,38	4,77
COÛT DES VENTES ET PRESTATIONS	1 432,32	1 424,68
Approvisionnement et marchandises	96,28	125,96
Services et biens divers	1 331,09	1 292,71
- charges de personnel	701,46	698,90
- indemnité FIF	300,00	300,00
- autres	329,63	293,81
Autres charges d'exploitation	4,95	6,01
RÉSULTAT D'EXPLOITATION BRUT (EBITDA)	68,83	57,76
Amortissements, réduction de valeur et provisions	101,86	84,88
RÉSULTAT D'EXPLOITATION NET (EBIT)	-33,03	-27,12
Résultat financier	103,62	74,63
Résultat exceptionnel	-4,72	-7,37
RÉSULTAT GLOBAL (EBT)	65,87	40,14

2.3. Gestion des risques concernant les instruments financiers

Infrabel a confié la gestion quotidienne de ses moyens de trésorerie à la SNCB-Holding dans le rôle de *in house bank*.

Elle s'occupe du *cash pooling* au sein du Groupe SNCB et recourt éventuellement à des instruments financiers pour son compte propre.

Au 31 décembre 2007 Infrabel n'avait pas de risques concernant l'usage des instruments financiers.

2.4. Affectation du résultat

Le bénéfice à affecter s'élevait à :

bénéfice à affecter de l'exercice :	65 872 152,07 €
bénéfice/perte reporté de l'exercice précédent :	84 698 954,24 €
bénéfice à affecter :	150 571 106,31 €

Le Conseil d'Administration propose l'affectation de résultat suivante :

affectation au capital et à la prime d'émission	0,00 €
dotation à la réserve légale	3 293 607,60 €
dotation aux réserves disponibles	0,00 €
report vers l'exercice suivant	147 277 498,71 €
rémunération du capital (dividende)	0,00 €
bénéfice à distribuer aux administrateurs	0,00 €
bénéfice à distribuer aux autres allocataires	0,00 €
Total	150 571 106,31 €

La proposition d'affectation ci-dessus est inspirée par la volonté d'assurer à l'entreprise des moyens financiers à court terme suffisants et de permettre une gestion normale et saine de l'entreprise.

2.5. Missions complémentaires confiées aux commissaires

Néant

2.6. Règles d'évaluation

Les règles d'évaluation appliquées lors de la clôture de l'exercice comptable au 31 décembre 2007, ont été présentées à titre d'information au Comité de Direction du 25 mars 2008 et au Conseil d'Administration du 17 avril 2008. Ces règles sont inchangées par rapport à celles d'application pour la clôture des comptes au 31 décembre 2006.

Le résumé des règles d'évaluation est annexé aux comptes annuels.

2.7. Conflits d'intérêts

Dans le courant de l'exercice comptable précédent, aucun acte n'a donné lieu à un conflit d'intérêt entre un administrateur et la société au sens de l'article 523 du Code des Sociétés.

2.8. Proposition de décharge des administrateurs et des commissaires

Il est demandé à l'Assemblée Générale de donner décharge aux administrateurs ainsi qu'aux commissaires et d'approuver les comptes annuels qui vous sont présentés.

Établi à Bruxelles le 17 avril 2008.

Au nom du Conseil d'Administration,
Antoon Colpaert
Président du Conseil d'Administration

Luc Lallemand
Administrateur Délégué

BILAN

1. ACTIF

montants en €	Commentaires	31.12.2007	31.12.2006
ACTIFS IMMOBILISÉS		4 992 148 206,35	4 354 317 798,65
I. Frais d'établissement	2	44 371,79	97 210,95
II. Immobilisations incorporelles	3	1 349 109 377,68	1 350 394 619,93
III. Immobilisations corporelles	4	3 639 629 023,93	3 000 406 816,10
A. Terrains et constructions		505 069 908,48	371 599 926,44
B. Installations, machines et outillages		979 220 378,39	716 007 672,87
C. Mobilier et matériel roulant		19 904 821,29	19 563 241,64
E. Autres immobilisations corporelles		176 842 629,15	211 902 334,23
F. Immobilisations en cours et acomptes versés		1 958 591 286,62	1 681 333 640,92
IV. Immobilisations financières	5	3 365 432,95	3 419 151,67
A. Entreprises liées		3 364 174,77	3 417 893,49
1. Participation		2 764 174,77	2 667 893,49
2. Créances		600 000,00	750 000,00
C. Autres immobilisations financières		1 258,18	1 258,18
1. Actions et parts		750,00	750,00
2. Créances et cautionnements en numéraires		508,18	508,18
ACTIFS CIRCULANTS		1 211 807 486,38	1 032 528 562,25
V. Créances à plus d'un an		7 781 285,39	7 852 789,11
A. Créances commerciales		6 130,49	22 783,64
B. Autres créances		7 775 154,90	7 830 005,47
VI. Stocks et commandes en cours d'exécution	6	169 926 536,95	150 135 812,69
A. Stocks		167 199 470,44	143 237 038,12
1. Approvisionnements et marchandises		150 652 715,35	130 866 152,59
2. En cours de fabrication		14 202 843,70	12 370 711,53
6. Acomptes		2 343 911,39	174,00
B. Commandes en cours d'exécution		2 727 066,51	6 898 774,57
VII. Créances à moins d'un an		428 649 242,17	632 395 227,72
A. Créances commerciales		150 635 229,10	140 813 756,40
B. Autres créances		278 014 013,07	491 581 471,32
VIII. Placements de trésorerie	7	575 922 000,00	229 926 000,00
B. Autres placements		575 922 000,00	229 926 000,00
IX. Valeurs disponibles		474 991,58	46 702,80
X. Comptes de régularisation	8	29 053 430,29	12 172 029,93
TOTAL DE L'ACTIF		6 203 955 692,73	5 386 846 360,90

2. PASSIF

montants en €	Commentaires	31.12.2007	31.12.2006
CAPITAUX PROPRES		5 431 943 708,13	4 686 808 040,39
I. Capital	9	1 450 061 500,00	1 450 061 500,00
A. Capital souscrit		1 604 125 000,00	1 450 061 500,00
B. Capital non-appelé (-)		-154 063 500,00	0,00
II. Primes d'émission		299 317 752,80	299 317 752,80
IV. Réserves		7 751 447,29	4 457 839,69
A. Réserves légales		7 751 447,29	4 457 839,69
V. Résultat reporté		147 277 498,71	84 698 954,24
VI. Subsidés en capital		3 527 535 509,33	2 848 271 993,66
PROVISIONS ET IMPÔTS DIFFÉRÉS		90 158 736,76	81 271 581,39
VII. Provisions pour risques et charges et impôts différés		90 158 736,76	81 271 581,39
A. Provisions pour risques et charges		90 158 736,76	81 271 581,39
3. Gros entretiens	10	14 253 752,59	6 995 968,90
4. Autres risques et charges	11 et 12	75 904 984,17	74 275 612,49
DETTES		681 853 247,84	618 766 739,12
VIII. Dettes à plus d'un an		499 969,27	535 002,04
D. Autres dettes		499 969,27	535 002,04
IX. Dettes à un an au plus		508 524 368,14	466 002 716,93
C. Dettes commerciales		410 968 209,73	411 289 274,31
1. Fournisseurs		410 968 209,73	411 289 274,31
D. Acomptes reçus sur commandes		2 841 708,94	2 399 103,03
E. Dettes fiscales, salariales et sociales		13 859,18	8 966,66
1. Impôts		2 224,77	2 684,88
2. Rémunérations et charges sociales		11 634,41	6 281,78
F. Autres dettes		94 700 590,29	52 305 372,93
X. Comptes de régularisation	13	172 828 910,43	152 229 020,15
TOTAL DU PASSIF		6 203 955 692,73	5 386 846 360,90

3. EXPLICATION DU BILAN

Immobilisations incorporelles

Les immobilisations incorporelles comprennent d'une part le droit d'exploitation du réseau belge pour une valeur comptable de 1 318 787 878,78 €. Ce droit d'exploitation est amorti linéairement en 99 ans. Elles comprennent d'autre part les montants investis en *software* pour des applications internes qui sont développées par la SNCB-Holding pour le compte d'Infrabel. La valeur comptable de ces *softwares* est de 30 321 498,90 €.

Voir aussi commentaires sur les comptes annuels - État 3.

Immobilisations corporelles

Infrabel dispose d'un budget d'investissement annuel important. Les investissements de la société ont trait notamment à l'extension, à la modernisation et au maintien de l'infrastructure classique.

De plus, Infrabel investit des montants importants pour l'achèvement des travaux d'infrastructure TGV de frontière à frontière, en projets visant une meilleure accessibilité de Bruxelles (RER), en projets de maintien et d'extension de la capacité d'infrastructure et en projets d'investissements prévus dans le plan stratégique BRIO comme le projet GSM-R, la concentration des cabines de signalisation, le système ETCS...

L'accroissement net des immobilisations corporelles par rapport à la situation au 31 décembre 2006 est de 550 637 453,57 € (travaux par tiers exclus). Cette augmentation est la différence entre les nouveaux investissements pour 629 921 405,98 € et les amortissements pour 79 283 952,41 €.

Voir aussi commentaires sur les comptes annuels - État 4.

Immobilisations financières

La société possède une participation de 2 764 174,77 € dans ses filiales qui se répartit de la manière suivante :

- TUC RAIL S.A. pour 1 487 361,15 €,
- Chantier de créosotage de Bruxelles pour 1 276 813,62 €

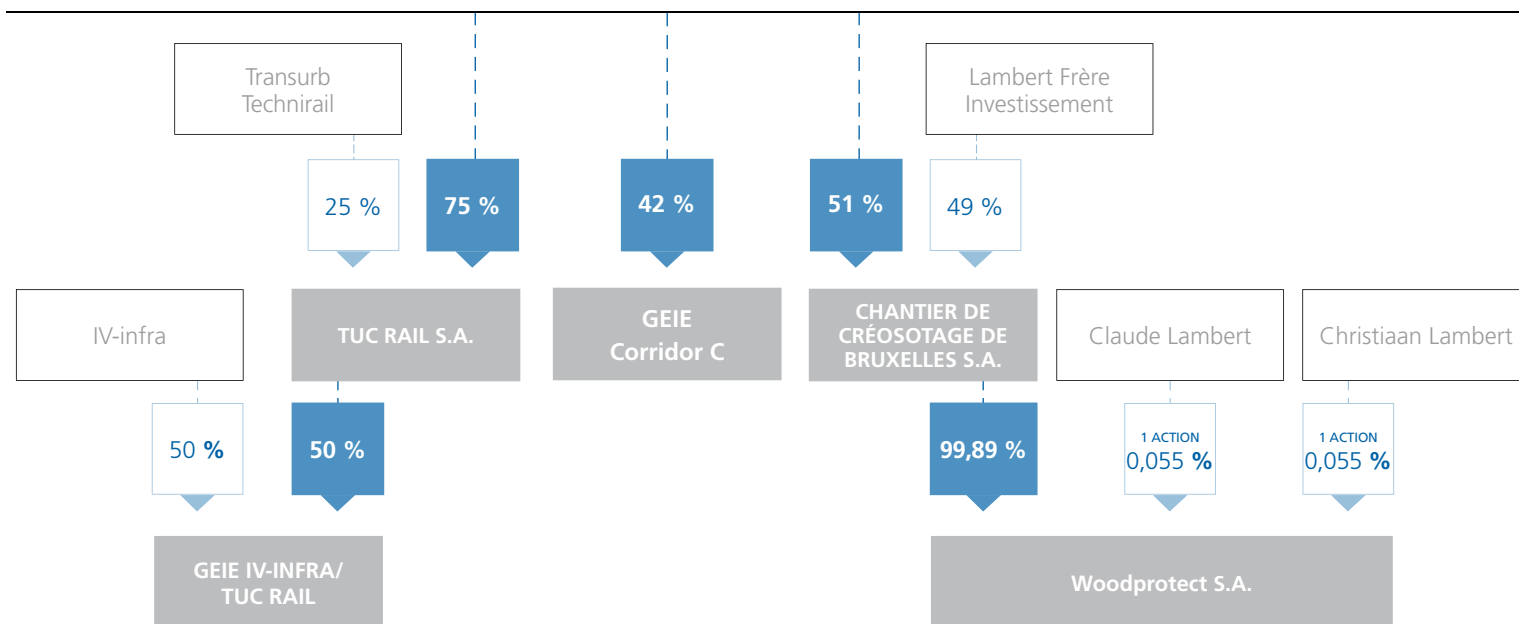
De plus, la société possède une créance de 600 000,00 € sur la S.A. Woodprotect.

La structure des participations dans le capital des filiales est présentée dans le schéma suivant.

Voir aussi commentaires sur les comptes annuels - État 5.

Accroissement des investissements

en millions €				
	Investissements classiques	Infrastructure TGV	Infrastructure RER	Total
Terrains et parkings	9,99	0,74	8,34	19,07
Bâtiments	40,59	22,06	6,22	68,87
Ouvrages d'art (ponts, tunnels...)	65,98	31,95	22,35	120,28
Installations de la voie	184,92	29,18	30,67	244,77
Installations de signalisation	107,07	24,19	3,93	135,19
Installations Éclairage, Chauffage et Force Motrice	29,14	4,26	0,00	33,4
Installations Télécom	29,05	0,35	0,01	29,41
Caténaires	35,43	7,65	2,42	45,5
Installations d'ateliers	1,51	0,00	0,00	1,51
Matériel et autres	21,03	0,00	0,00	21,03
TOTAL	524,71	120,38	73,94	719,03



Stocks et commandes en cours d'exécution

La société a pour un montant total de 167 199 470,44 € de stocks à son bilan. Une partie importante de ces stocks concerne des approvisionnements spéciaux pour l'infrastructure notamment des rails, des aiguillages, des moyens de fixation etc. pour 100,28 millions €.

Le stock à pied d'œuvre sur les chantiers le long des voies s'élève à 25,24 millions €.

Les autres articles tels que les huiles, les métaux, les appareils électriques, combustibles solides et liquides, etc. pour 41,68 millions €.

Les commandes en cours pour tiers s'élèvent à 2,73 millions €.

Voir aussi commentaires sur les comptes annuels – État 6.

Créances à un an au plus

Les créances commerciales s'élèvent à 428 649 242,17 €, constituées en créances commerciales pour 150 635 229,10 € et autres créances pour 278 014 013,07 €.

Les créances commerciales sur la SNCB s'élèvent à 82,26 millions €. Il s'agit principalement de la facture de redevance infrastructure pour le mois février 2008. Les redevances infrastructures ont été facturées deux mois en avance. La créance commerciale sur le fonds RER s'élève à 34,16 millions €.

Les autres créances comprennent en particulier une créance sur la SNCB-Holding suite à la non-utilisation du subside d'investissement (94 millions €) ainsi qu'une créance sur l'État relative aux dotations d'exploitation et d'investissements à recevoir pour 160,55 millions € et un montant TVA de 20,51 millions € à récupérer du Ministère des Finances.

Placements de trésorerie et valeurs disponibles

Infrabel dispose au 31 décembre 2007 d'une trésorerie de 576 396 991,58 €. Les moyens de trésorerie disponibles ont été d'une part investis dans le cadre d'un *cashpooling* auprès de la SNCB-Holding et d'autre part auprès d'institutions financières.

Voir aussi commentaires sur les comptes annuels – État 7.

Fonds propres

Les fonds propres s'élèvent à 5 431 943 708,13 € et peuvent se résumer de la manière suivante :

- Capital souscrit pour 1 604 125 000,00 €
- Capital non appelé pour 154 063 500,00 €
- Primes d'émission pour 299 317 752,80 €
- Réserves pour 7 751 447,29 €
- Résultat à reporter pour 147 277 498,71 €
- Subsidés en capital pour 3 527 535 509,33 €.

L'accroissement des subsidés en capital par rapport à la situation de l'exercice précédent, concerne des nouveaux subsidés en capital, principalement les dotations de l'autorité de tutelle pour 766 824 526,96 € diminuées des amortissements pour 87 561 011,29 €.

Voir aussi commentaires sur les comptes annuels – État 9.

Provisions et impôts différés

Infrabel a provisionné dans son bilan pour couvrir tous les risques et obligations importants connus pour un total de 90 158 736,76 €.

Les provisions constituées sont relatives :

- aux provisions pour travaux de peintures des grands ponts : 12 941 541,46 €
- aux provisions pour la révision des engins lourds (ex. régaleuse de ballast, bourreuse...) : 1 312 211,13 €
- aux provisions relatives aux charges d'environnement (assainissement des sols pollués) : 36 808 956,47 €
- aux provisions pour le déblaiement des déchets de bois non réutilisables : 579 876,00 €
- à l'intégration des ateliers infrastructure de Schaerbeek et Etterbeek : 15 000 000,00 €
- aux provisions pour risques non assurés et litiges : 23 516 151,70 €.

Voir aussi commentaires sur les comptes annuels – États 10, 11 et 12.

Dettes

Infrabel n'a pas de dettes financières au 31 décembre 2007.

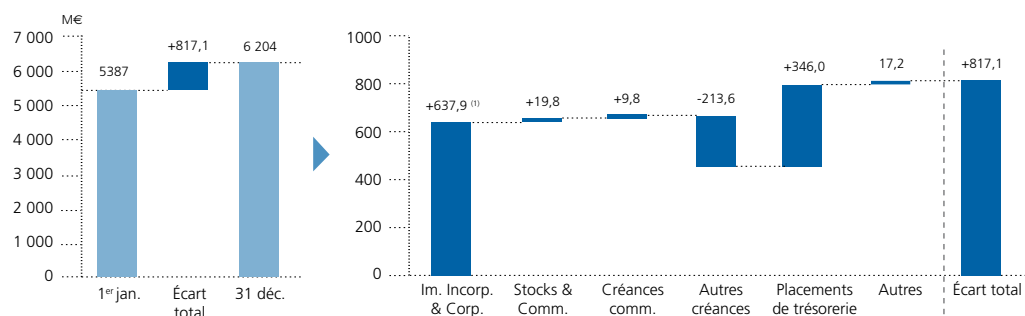
Les dettes à court et long terme s'élèvent à 509 024 337,41 €, et peuvent être réparties comme suit :

- dettes commerciales pour 410 968 209,73 €
- avances reçues pour 2 841 708,94 €
- dettes relatives aux impôts pour 13 859,18 €
- autres dettes : 95 200 559,56 €.

Les autres dettes sont dues en grande partie à l'application de la loi programme du 26 décembre 2006 qui spécifie que les subsides d'investissements non utilisés de l'exercice doivent être reversés temporairement à l'État.

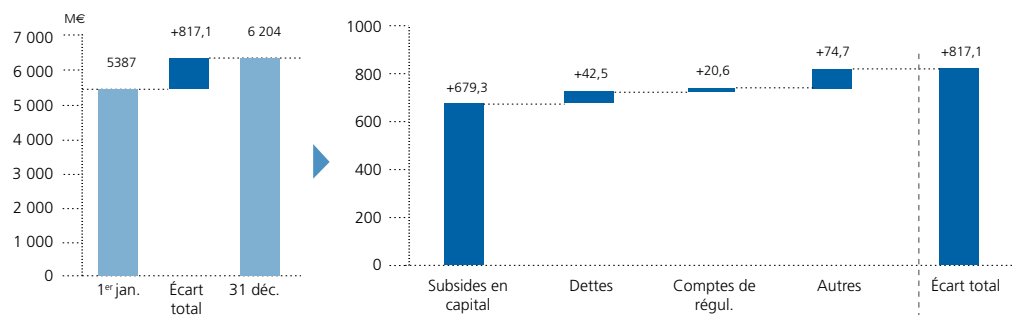
Les modifications du bilan en comparaison avec le 31 décembre 2006 peuvent se résumer schématiquement comme suit :

Mutation de l'actif



(1) Nouveaux investissements (interventions de tiers inclus) : 732,54 millions €. Amortissements : 94,07 millions €

Mutation du passif



COMPTE DE RÉSULTAT

1. COMPTE DE RÉSULTAT DÉTAILLÉ

montants en €		
	2007	2006
I. Ventes et prestations	1 501 155 407,68	1 482 443 808,29
A. Chiffre d'affaires	1 246 692 821,51	1 185 208 089,47
B. Variation des en-cours de fabrication, des produits finis et des commandes en cours d'exécution	-1 929 693,34	3 119 721,11
C. Production immobilisée	246 013 479,05	289 345 288,63
D. Autres produits d'exploitation	10 378 800,46	4 770 709,08
II. Coûts des ventes et prestations	1 534 186 492,97	1 509 558 221,12
A. Approvisionnements et marchandises	96 281 656,65	125 963 720,03
1. Achats	118 709 216,05	136 670 479,87
2. Variation des stocks	-22 427 559,40	-10 706 759,84
B. Services et biens divers	1 331 093 115,94	1 292 711 256,84
D. Amortissements et réductions de valeur sur frais d'établissement, sur immobilisations incorporelles et corporelles	88 926 976,66	66 649 676,60
E. Réductions de valeur sur stocks, sur commandes en cours d'exécution et sur créances commerciales	4 046 742,67	3 279 845,84
F. Provisions pour risques et charges	8 887 155,37	14 951 850,93
G. Autres charges d'exploitation	4 950 845,68	6 001 870,88
III. Résultat d'exploitation	-33 031 085,29	-27 114 412,83
IV. Produits financiers	131 865 746,92	80 746 282,41
A. Produits des immobilisations financières	43 582,50	51 817,50
B. Produits des actifs circulants	30 322 320,81	23 365 049,41
C. Autres produits financiers	101 499 843,61	57 329 415,50
V. Charges financières	28 246 429,89	6 117 846,08
A. Charges des dettes	519 037,32	1 230 653,86
B. Réductions de valeur sur actifs circulants autres que ceux visés sub II. E.	4 809 619,59	-1 636 146,53
C. Autres charges financières	22 917 772,98	6 523 338,75
VI. Résultat courant avant impôt	70 588 231,74	47 514 023,50
VII. Produits exceptionnels	38 257 563,31	268 889,67
A. Reprises d'amortissements et de réductions de valeur sur immobilisations incorporelles et corporelles	1 487 238,51	72 799,66
B. Reprises de réductions de valeur sur immobilisations financières	96 281,28	21 162,08
D. Plus-values sur réalisation d'actifs immobilisés	16 436,19	124 579,21
E. Autres produits exceptionnels	36 657 607,33	50 348,72

montants en €		
	2007	2006
VIII. Charges exceptionnelles	42 973 642,98	7 639 585,13
A. Amortissements et réductions de valeur exceptionnels sur frais d'établissement, sur immobilisations incorporelles et corporelles	12 538 991,75	4 395 640,17
C. Provisions pour risques et charges exceptionnels	0,00	3 243 944,96
D. Moins-values sur réalisation d'actifs immobilisés	30 434 651,22	0,00
E. Autres charges exceptionnelles	0,01	0,00
IX. Résultat de l'exercice avant impôts	65 872 152,07	40 143 328,04
Affectations et prélèvements		
	2007	2006
A. Bénéfice à affecter	150 571 106,31	86 706 120,64
1. Bénéfice de l'exercice à affecter	65 872 152,07	40 143 328,04
2. Bénéfice reporté de l'exercice précédent	84 698 954,24	46 562 792,60
C. Affectations aux capitaux propres	3 293 607,60	2 007 166,40
2. À la réserve légale	3 293 607,60	2 007 166,40
D. Résultat à reporter	147 277 498,71	84 698 954,24
1. Bénéfice à reporter	147 277 498,71	84 698 954,24

2. EXPLICATION DU COMPTE DE RÉSULTAT

2.1. Chiffre d'affaires

Le montant du chiffre d'affaires total est de 1 246,69 millions € et est détaillé dans le tableau ci-contre.

La redevance infrastructure représente 584,20 millions € ou 46,86 % du chiffre d'affaire.

Infrabel reçoit des différents opérateurs ferroviaires une redevance calculée par train-kilomètre pour l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire belge, aussi bien pour le transport national et international de voyageurs que pour le transport de marchandises. La part du transport de voyageurs dans la redevance infrastructure est de 93,06 % contre 6,94 % pour le transport de marchandises.

L'objet social de l'entreprise consiste à offrir une infrastructure ferroviaire de qualité irréprochable et sûre. L'entretien de cette infrastructure fait également partie de l'objet social de l'entreprise. Pour ce faire, l'entreprise a obtenu une dotation de l'État de 435,20 millions €, soit 34,91 % du chiffre d'affaires.

Infrabel est également responsable pour la livraison d'énergie pour tout le Groupe SNCB. Cela signifie une refacturation aux autres entités du Groupe SNCB aussi bien pour l'énergie de traction que l'énergie pour les bâtiments. Pour l'année 2007, le produit s'élève à 98,70 millions €.

Les investissements pour tiers, matériels pour tiers et les prestations intragroupes concernent les facturations aux autres entités du groupe. Le produit intragroupe s'élève à 62,67 millions €.

La refacturation des investissements aux SPV pour la réalisation des projets d'investissements spécifiques s'élèvent à 35,36 millions €.

Le chiffre d'affaire restant s'élève à 30,57 millions € et est généré principalement par la vente de mitrilles effectuée par le service Achats, et ensuite par les revenus issus de la refacturations des frais d'études à la S.A. Northern Diabolo.

montants en €	
	83,05 %
I. Ventes et prestations	1 501 155 407,68
A. Chiffre d'affaires	1 246 692 821,51
Redevance infrastructure	584 195 567,02
Dotation de l'État	435 201 000,00
Énergie électrique pour la traction et les bâtiments	98 702 556,68
Investissements et ventes matériels pour la SNCB-Holding	5 708 850,22
Investissements et ventes matériels pour la SNCB	4 077 227,51
Autres prestations intragroupe pour la SNCB-Holding	4 725 031,37
Autres prestations intragroupe pour la SNCB	48 157 560,33
Ventes de mitrilles	8 660 493,07
Prestations dans le cadre de la construction des lignes TGV	2 009 310,55
Redevance contractuelle	1 780 590,70
Prestation dans le cadre des projets d'investissement spécifiques	35 357 530,80
Prestations livrées au Fonds de l'Infrastructure Ferroviaire	1 000 000,00
Travaux de diverses natures comme l'entretien d'installations diverses	2 343 908,51
Travaux de diverses natures tels que le soudage et le découpage des rails	14 773 194,75

2.2. Production immobilisée

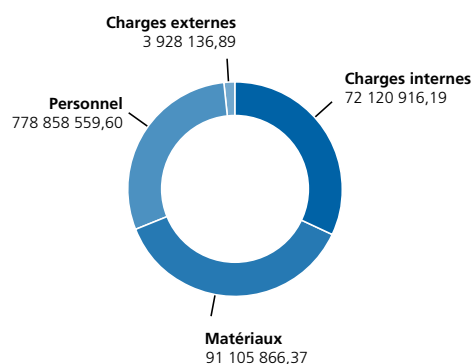
Chaque entreprise dispose de moyens propres qu'elle peut éventuellement utiliser, dans le cadre de son activité économique, pour la construction d'immobilisations corporelles et incorporelles. Ces actifs durables, investissements réalisés à l'aide des moyens internes, sont appelés productions immobilisées.

Les charges relatives aux travaux en régie sont neutralisées par la comptabilisation d'un produit correspondant, tandis que les investissements réalisés sont activés sur les postes du bilan.

Les charges qui ont conduit à l'enregistrement d'un produit sous la rubrique production immobilisée peuvent être détaillées comme suite :

montants en €	
	16,39 %
I. Ventes et prestations	1 501 155 407,68
C. Production immobilisée	246 013 479,05

Production immobilisée



2.3. Produits financiers

Les produits financiers s'élèvent à 131,87 millions € et proviennent essentiellement des amortissements sur les subsides en capital (101,47 millions €). À côté de cela, un montant de 30,32 millions € provient des intérêts des placements.

montants en €	
IV. Produits financiers	131 865 746,92
A. Produits des immobilisations financières	43 582,50
B. Produits des liquidités	30 322 320,81
C. Subsides en capital et en intérêts	101 466 321,68
D. Conversion devises étrangères	33 521,93

2.4. Approvisionnements et marchandises

Le montant des charges d'approvisionnements et de marchandises est de 96,28 millions €. L'achat d'approvisionnements pour des articles spécifiques à l'infrastructure est de 73,49 millions €. Les achats d'approvisionnements généraux s'élèvent à 22,79 millions €.

montants en €	
6,28 %	
II. Coût des ventes et des prestations	1 534 186 492,97
A. Approvisionnements et marchandises	96 281 656,65
1. Achats	118 709 216,05
Rails	14 828 285,70
Ballast	8 230 469,28
Traverses	19 487 598,89
Moyens de renforcement	6 627 600,93
Articles pour caténaires	9 598 211,38
Autres matériels spécifiquement chemin de fer	37 141 274,29
Autres articles d'approvisionnement	22 795 775,58
2. Variation des stocks	-22 427 559,40
Variation des stocks des articles spécifiquement chemin de fer	-22 806 687,14
Variation des stocks des autres articles	379 127,74

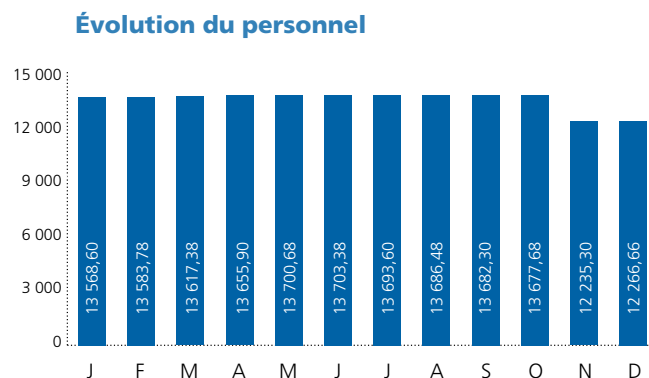
2.5. Services et biens divers

Les services et biens divers sont constitués à concurrence de 52,70 % de charges de personnel pour un montant de 701,46 millions €.

Dans le cadre de la réforme du Groupe SNCB au 1er janvier 2005, il a été stipulé que la totalité du personnel du groupe serait attribuée à la SNCB-Holding. Cette dernière détache le personnel nécessaire à Infrabel dans le cadre d'un accord réciproque. Cette disposition explique pourquoi les charges de personnel sont comptabilisées sous la rubrique « Services et biens divers » et non sous la rubrique « Rémunérations, charges sociales et pensions ».

montants en €	
86,76 %	
II. Coût des ventes et des prestations	1 534 186 492,97
B. Services et biens divers	1 331 093 115,94
Charges de personnel	701 459 460,60
Allocation FIF	300 000 000,00
Énergie électrique	103 340 447,19
Entretien infrastructure	52 119 990,12
Investissements pour tiers	12 783 081,39
Prestations intragroupe SNCB-Holding	88 292 224,13
Prestations intragroupe SNCB	16 425 029,08
Autres	56 672 883,43

L'évolution du personnel mis à disposition est la suivante :



Au 31 décembre 2007, Infrabel comptait 12 266 effectifs exprimés en équivalents temps plein.

La redevance à payer au Fonds d'Infrastructure Ferroviaire (FIF) représente 19,55 % de nos charges

L'Arrêté Royal du 3 juillet 2005 stipule que, chaque année, Infrabel devra payer un montant de 300 millions € au FIF pour la mise à disposition de l'infrastructure ferroviaire attribuée à ce fonds dans le cadre de la reprise de la dette historique de l'ancienne SNCB (7,4 milliards €).

Infrabel est au sein du Groupe SNCB chargé de la coordination de l'achat d'énergie électrique pour l'ensemble du groupe. Ces achats portent aussi bien sur l'énergie de traction que sur l'énergie nécessaire pour les bâtiments. Les montants respectifs pour l'achat d'énergie électrique sont de 88,59 millions € pour l'énergie de traction et de 14,75 millions € pour l'énergie des bâtiments.

2.6. Amortissements, réductions de valeur et provisions pour risques et charges

Les amortissements sont comptabilisés mensuellement et prennent cours à compter du premier jour du mois suivant celui où l'immobilisation corporelle peut être mise en exploitation et ceci conformément aux règles d'évaluation approuvées.

Les amortissements des immobilisations corporelles et incorporelles sont compensés en grande partie par l'amortissement des subsides en capital y afférent. Ces derniers sont comptabilisés comme produits financiers.

L'augmentation des provisions est due en grande partie à la mise à jour du plan d'entretien pour les travaux de peintures des grands ponts métalliques et à des nouvelles pollutions des sols suite à l'exécution de l'A.R. du 27 avril 2007 concernant le transfert des terrains du SNCB-Holding en faveur de notre inventaire.

montants en €		
		%
II. Coût des ventes et des prestations	1 534 186 492,97	
D. Amortissements et réductions de valeur sur frais d'établissement, sur immobilisations corporelles et incorporelles	88 926 976,66	5,8
Frais d'établissement	52 839,16	
Droit de concession	13 737 373,74	
Autres immobilisations incorporelles (principalement software)	1 035 121,35	
Immobilisations corporelles	74 101 642,41	
E. Réductions de valeur sur stocks, sur commandes en cours d'exécution et sur créances commerciales	4 046 742,67	0,26
F. Provisions pour risques et charges	8 887 155,37	0,58

COMMENTAIRES SUR LES COMPTES ANNUELS

1. RÈGLES D'ÉVALUATION

1.1. Principes légaux

Les présentes règles d'évaluation sont arrêtées dans le respect des dispositions légales en vigueur en Belgique, et plus particulièrement celles découlant de la loi du 17 juillet 1975 relative à la comptabilité des entreprises et de l'Arrêté Royal du 30 janvier 2001 portant exécution du Code des Sociétés.

1.2. Règles d'évaluation

1.2.1. FRAIS D'ÉTABLISSEMENT

Les frais d'établissement peuvent être activés et sont évalués à leur valeur d'acquisition.

Ils sont amortis annuellement à concurrence de 20 %, à l'exception des frais d'émission, de renégociation ou de refinancement d'emprunts qui sont répartis sur la durée des emprunts concernés.

1.2.2. IMMOBILISATIONS INCORPORELLES

Les immobilisations incorporelles sont comptabilisées à leur valeur d'acquisition.

Les immobilisations incorporelles s'amortissent linéairement à concurrence de 20 % par an à compter de la date à laquelle l'actif est prêt à être mis en exploitation effective.

À l'intérieur de la rubrique immobilisations incorporelles figurent deux cas particuliers, il s'agit du droit de concession et des charges relatives au TGV.

Le droit d'exploitation du réseau est amorti sur 99 ans à partir du 01/01/2005, durée qui correspond à celle reprise dans l'A.R. du 14 juin 2004 portant sur la réforme des structures de la gestion de l'infrastructure ferroviaire.

Il s'agit des frais d'études et de développement en rapport avec le projet TGV et non directement affectables à une rubrique d'inventaire précise des

immobilisations corporelles, ainsi que des frais d'homologation des lignes TGV. Ces immobilisations sont amorties sur une période maximale de 10 ans à dater de la mise en service du projet TGV concerné.

1.2.3. IMMOBILISATIONS CORPORELLES

Les immobilisations corporelles sont comptabilisées à leur valeur d'acquisition. Le matériel de musée et les œuvres d'art sont évalués soit au prix d'acquisition ou à la valeur résiduelle, soit, si la valeur d'acquisition est inconnue ou s'il s'agit d'un don, au prix de 0,01 € et font l'objet, en cas d'expertise, de réductions de valeur ou de plus-values de réévaluation.

Toutes les immobilisations corporelles en exploitation sont amorties linéairement sur la base de leur durée de vie. La durée de vie est régulièrement analysée. Dans le cas de modifications conséquentes, la durée de vie est adaptée. Cette adaptation est considérée comme une modification des prévisions et non comme une correction de fautes ou une modification des méthodes comptables.

L'amortissement prend cours à compter du premier jour du mois suivant celui où l'immobilisation corporelle peut être mise en exploitation. Dans le cas d'un travail financé par crédit d'investissement, la date retenue est celle de la terminaison totale ou partielle, sans mise en utilisation immédiate.

La durée d'utilité est fixée par rubrique d'inventaire, celle-ci représentant un ensemble d'immobilisations possédant les mêmes caractéristiques techniques ou juridiques ainsi qu'une même durée d'utilité.

Lorsque les différentes composantes d'un même actif ont des durées d'utilité différentes, ou qu'elles procurent des avantages à l'entreprise selon un rythme différent nécessitant l'utilisation de taux et de mode d'amortissement différents, le coût total dudit actif est réparti, dans la mesure du possible, entre ses différents éléments constitutifs.

La durée d'utilité des investissements connexes est arrêtée en tenant compte notamment de la durée de vie résiduelle des investissements primaires.

La durée d'utilité des investissements écologiques ne peut excéder la durée d'utilité résiduelle des installations sur lesquelles de telles dépenses ont été effectuées. Par dépenses écologiques activées, il faut entendre celles qui sont destinées à servir durablement à l'activité de l'entreprise et qui soit se rapportent à des gains environnementaux espérés et prolongent l'existence des actifs de l'entreprise, en augmentant la capacité ou en améliorant la sécurité ou l'efficacité, soit permettent de limiter ou d'éviter une contamination de l'environnement pouvant être provoquée par des activités futures.

Des amortissements complémentaires ou exceptionnels sont systématiquement actés lorsque, en raison d'une altération ou de modifications des circonstances économiques ou technologiques, la valeur comptable des immobilisations dépasse leur valeur d'utilisation par la société.

Les amortissements actés sur les immobilisations corporelles ne peuvent faire l'objet d'une reprise que si, en raison de modifications des circonstances économiques ou technologiques, le plan d'amortissement antérieurement pratiqué s'avère avoir été trop rapide.

Les immobilisations corporelles désaffectées ou qui ont cessé d'être affectées durablement à l'activité de l'entreprise font, le cas échéant, l'objet d'un amortissement exceptionnel pour en aligner l'évaluation sur leur valeur probable de réalisation.

Le montant amortissable est le coût de l'actif, diminué de sa valeur résiduelle, pour autant que cette dernière puisse être déterminée de manière relativement fiable.

Durée de vie

Nature de l'actif	Durée d'amortissement			
	En exploitation		Hors exploitation	
	Minimum	Maximum	Minimum	Maximum
Terrains	n. amortissable	n. amortissable	n. amortissable	n. amortissable
Bâtiments	10	50	5	50
Ouvrages d'art	50	120	1	120
Installations de la voie	1	100	1	100
Installations électricité et signalisation	15	22	8	22
Installations télécommunication	8	20	1	1
Caténaires et sous-station de traction	20	20	20	30
Installations d'atelier	20	20	20	20
Matériel	1	10	1	10
Matériel de transport par rail	7	35	1	35
Matériel de transport par route	4	15	1	6
Conteneurs	10	10	10	10
Bâtiment d'habitation	pas d'application	pas d'application	50	50

1.2.4. IMMOBILISATIONS FINANCIÈRES

Les immobilisations financières comprennent les participations dans d'autres sociétés, lorsque le but recherché est de perpétuer ou de soutenir leur exploitation, les créances mises à disposition à long terme pour soutenir durablement l'activité des dites sociétés, les actions et parts qui ne concernent pas une participation, les cautionnements en numéraire versés au titre de garanties permanentes.

Les immobilisations financières sont comptabilisées à leur valeur d'acquisition. Elles sont corrigées, le cas échéant, par d'éventuelles réductions de valeur. Les frais accessoires relatifs à leur acquisition sont portés directement en frais.

Pour chaque participation, les titres qui la composent sont considérés comme des actifs fongibles: après chaque acquisition, une valeur moyenne pour ces titres est recalculée, en divisant la valeur totale d'acquisition par le nombre total de titres détenus en portefeuille.

Lorsque le prix d'acquisition d'une participation est libellé en devise, la valeur d'acquisition pour laquelle

elle est inscrite dans les comptes est sa valeur d'acquisition en euros, à savoir le montant résultant de l'application du cours de conversion lors de l'acquisition au montant du prix stipulé en devises. Lorsque les montants sont appelés, l'engagement de libération est réestimé au cours de conversion applicable à cette date, la contrepartie de l'écart de conversion constaté s'imputant à la valeur d'acquisition des immobilisations financières.

Les immobilisations financières représentées par des créances sont évaluées à leur valeur nominale, par application éventuelle du cours de conversion lors de l'acquisition au montant stipulé en devises.

En cas de modification durable, survenant postérieurement à l'acquisition, et dans un sens défavorable, de la situation, de la rentabilité ou des perspectives de la société, la participation ou les actions détenues font l'objet d'une réduction de valeur déterminée en fonction de l'évolution du prix du marché ou de la valeur intrinsèque. Pour déterminer le montant de la réduction de valeur à comptabiliser, les modalités suivantes sont appliquées:

- Lors d'une acquisition, si l'écart entre la valeur comptable des participations et la quote-part proportionnelle des capitaux propres de l'entreprise en cause est inférieur à 250 000 €, une réduction de valeur est opérée à concurrence l'année qui suit l'acquisition. Pour les années ultérieures, toute variation négative des fonds propres est actée en réduction de valeur immédiatement.
- Lors d'une acquisition, si l'écart entre la valeur comptable des participations et la quote-part proportionnelle des capitaux propres de l'entreprise en cause est compris entre 250 000 € et 1 250 000 € ou si l'entreprise n'est pas intégrée dans un sous-groupe présentant des synergies entre sociétés, il est opéré, au minimum à concurrence de 25 % annuellement à dater de l'année qui suit l'acquisition, une réduction de valeur égale à l'écart corrigé annuellement de l'évolution des fonds propres. Après comptabilisation de la réduction de valeur à 100 %, toute variation négative des fonds propres est actée en réduction de valeur immédiatement.

- Lors d'une acquisition, si l'écart entre la valeur comptable des participations et la quote-part proportionnelle des capitaux propres de l'entreprise en cause est supérieur à 1 250 000 € ou si l'entreprise est intégrée dans un sous-groupe présentant des synergies entre sociétés, il est opéré à concurrence de 7,14 % annuellement à dater de l'année qui suit l'acquisition, une réduction de valeur égale à l'écart corrigé annuellement de l'évolution des fonds propres.

Après comptabilisation de la réduction de valeur à 100 %, toute variation négative des fonds propres est actée en réduction de valeur immédiatement.

- Si le chiffre d'affaires des sociétés dans lesquelles les immobilisations financières sont détenues, est réalisé principalement avec la société-mère, les réductions de valeur sont actées en fonction de la valeur d'utilisation de ces immobilisations pour les activités de la société-mère.
- Pour les actifs financiers pour lesquels il existe un marché financier liquide et pour lesquels la société ne peut influencer significativement ledit marché, des réductions de valeur sont actées si la différence entre le prix d'acquisition desdits actifs et leur valeur boursière mensuelle moyenne de l'année écoulée est significativement positive. En cas de différence positive significative, la réduction de valeur à acter est égale audit écart.

Les immobilisations financières représentées par des créances font l'objet de réduction de valeur si leur remboursement à l'échéance est en tout ou en partie incertain ou compromis.

1.2.5. CRÉANCES À PLUS D'UN AN

Les créances sont évaluées à leur valeur nominale à l'exception des créances ayant la forme de titres à revenu fixe qui sont évaluées à leur valeur d'acquisition.

Les créances font l'objet de réduction de valeur si leur remboursement ou une partie de celui-ci à l'échéance est incertain ou compromis.

1.2.6. STOCKS ET COMMANDES EN COURS

Les stocks sont évalués au plus faible du coût et de la valeur nette de réalisation, à savoir le prix de vente estimé dans le cours normal de l'activité, diminué des coûts estimés pour l'achèvement et des coûts estimés nécessaires pour réaliser la vente.

Le coût des stocks comprend tous les coûts d'acquisition et de transformation, augmentés des autres coûts encourus pour amener les stocks à l'endroit et dans l'état où ils se trouvent.

Les en-cours de fabrication et les commandes en cours d'exécution sont évalués à leur coût de revient.

Certaines pièces en magasin font périodiquement l'objet de réductions de valeur à la suite de l'examen régulier de leur état par les services techniques intéressés.

Les familles d'articles en stocks ne présentant pas un lien direct avec les immobilisations corporelles subissent une réduction de valeur lorsqu'elles restent au moins une année sans connaître de mouvement. Le pourcentage de réduction de valeur s'appliquant à la valeur des articles est fonction de la vitesse connue de rotation du stock.

Pour les familles d'articles ayant un lien direct avec des immobilisations corporelles clairement identifiées, une réduction de valeur est calculée de manière strictement proportionnelle à l'amortissement déjà acté sur lesdites immobilisations.

Pour les commandes en cours d'exécution, des réductions de valeur sont actées :

- si leur coût de revient, majoré du montant estimé des coûts y afférents qui doivent encore être expo-

sés, dépasse, selon le cas, leur prix de vente net à la date de clôture ou le prix de revient prévu aux contrats ;

- à concurrence respectivement de 50 et 100 % si leur date d'exécution excède de 1 ou 2 ans la date de facturation, en tenant compte des éventuels acomptes facturés.

1.2.7. CRÉANCES À UN AN AU PLUS

Les créances sont inscrites au bilan à leur valeur nominale sauf celles ayant la forme de titres à revenus fixes qui sont évaluées à leur valeur d'acquisition.

Les créances font l'objet de réductions de valeur si leur remboursement à l'échéance est en tout ou en partie incertain ou compromis.

Ces réductions sont calculées selon les principes ci-après :

- contentieux d'accidents nécessitant l'intervention du Service Juridique : la réduction de valeur est égale à la perte moyenne des 5 derniers exercices, divisée par le solde moyen des 5 derniers exercices des créances douteuses, le tout multiplié par le solde apparaissant à la fin du mois de décembre de l'année considérée ;
- réductions de valeur à 100 % pour les créances ouvertes sur les tiers nécessitant l'intervention du Service Juridique, sauf si elles relèvent du « contentieux accidents » ;
- pour les autres créances, y compris celles sur l'État, les réseaux ferroviaires et organismes de transport ferroviaires internationaux, une réduction de valeur correspondant à 50 % du montant de la créance si celle-ci est exigible depuis plus d'un an ; ce pourcentage est porté à 100 % après deux ans ; le cas échéant, il est tenu compte d'éventuels acomptes facturés ;

- si des informations spécifiques le justifient, des réductions de valeur complémentaires ou reprises de réductions de valeur sont actées suivant la spécificité de l'actif.

1.2.8. PLACEMENTS DE TRÉSORERIE

Les placements de trésorerie sont évalués au plus faible de leur valeur d'acquisition et de la valeur du marché.

Pour les actifs acquis par apport, la valeur est le prix fixé dans l'acte. Toutefois, si cette valeur conventionnelle est inférieure à la valeur de marché des actifs apportés, la valeur d'acquisition correspond à cette valeur supérieure de marché.

Pour les titres à revenu fixe, s'il existe une différence entre la valeur d'acquisition et la valeur de remboursement, celle-ci est prise en résultat prorata temporis sur la durée restant à courir des titres, comme élément constitutif des intérêts produits par ces titres, et, est portée, selon le cas, en majoration ou en déduction de la valeur d'acquisition des titres, la prise en résultat étant effectuée sur base actualisée.

Pour les placements dont le prix d'acquisition est libellé en devises, la valeur d'acquisition pour laquelle ils sont inscrits dans le bilan, est réestimée sur base du dernier cours de change indicatif publié par la Banque Nationale de Belgique.

Les placements de trésorerie dont la réalisation est prochaine font l'objet de réductions de valeur appropriées si, à la fin de l'exercice, l'estimation de leur valeur de réalisation est inférieure à leur prix d'acquisition.

Des réductions de valeur sont actées que la valeur de rétrocession, ou de réalisation soit connue ou pas.

Si la valeur de rétrocession ou de réalisation est connue, une réduction de valeur égale à la différen-

ce positive entre la valeur d'acquisition et la valeur de rétrocession ou de réalisation est actée.

Si la valeur de rétrocession ou de réalisation est inconnue,

2 cas sont possibles soit :

- il existe un marché financier liquide et la société ne peut influencer significativement ledit marché : une réduction de valeur est actée de manière à ramener la valeur comptable desdits actifs au niveau de leur valeur boursière établie sur base de la cotation du dernier jour de l'exercice.
- il n'existe pas un marché financier liquide où la société peut influencer significativement ledit marché : une réduction de valeur est actée de manière à ramener la valeur comptable desdits actifs au niveau le plus bas, soit de la quote-part dans les fonds propres de l'entreprise déterminés sur base des derniers comptes annuels connus, soit de la valeur boursière établie sur base de la cotation du dernier jour de l'exercice.

Lorsque les réductions de valeur ne se justifient plus, elles font l'objet d'une reprise.

1.2.9. VALEURS DISPONIBLES

Les valeurs disponibles sont enregistrées à leur valeur nominale.

Une réduction de valeur appropriée est enregistrée lorsque la valeur de réalisation à la date de clôture de l'exercice est inférieure à la valeur nominale.

1.2.10. COMPTES DE RÉGULARISATION DE L'ACTIF

Les charges à reporter, les produits acquis sont évalués à leur valeur d'acquisition tout en tenant compte, pour les produits, de leur recouvrabilité.

1.2.11. CAPITAL

Les actions représentatives du capital sont évaluées à leur valeur nominale.

1.2.12. PLUS-VALUES DE RÉÉVALUATION

Les plus-values de réévaluation sont actées à leur valeur nominale et ne concernent que les différences positives entre l'estimation par un expert du matériel de musée et des œuvres d'art et la valeur comptable nette portée à l'actif.

En cas de moins-value ultérieure de l'actif réévalué, la plus-value actée est annulée à concurrence du montant non encore amorti.

1.2.13. RÉSERVES

Les réserves sont évaluées à leur valeur nominale.

1.2.14. SUBSIDES EN CAPITAL

Les subsides en capital sont enregistrés à leur valeur nominale.

Les subsides en capital font l'objet d'amortissements linéaires au même rythme que les immobilisations incorporelles et corporelles qu'ils ont financées.

1.2.15. PROVISIONS ET IMPÔTS DIFFÉRÉS

Les risques et les charges qui font l'objet d'une provision sont estimés au cas par cas sur la base des éléments portés à la connaissance de la société, en veillant à respecter les critères de prudence, sincérité et bonne foi.

Des provisions sont également constituées pour des cas particuliers notamment les provisions pour risques d'accidents, d'insolvabilité et risques divers, les provisions pour charges d'exploitation de nature environnementale.

1.2.16. DETTES À PLUS D'UN AN ET À UN AN AU PLUS

Les dettes sont enregistrées à leur valeur nominale.

Les dettes représentées par des titres à revenu fixe sont évaluées à leur valeur d'acquisition. Toutefois, lorsque leur charge actuarielle calculée à l'émission, en tenant compte de leur remboursement à l'échéance, diffère de leur charge faciale, la différence entre la valeur d'acquisition et la valeur de remboursement est prise en résultat prorata temporis sur la durée restant à courir des titres, comme élément constitutif de la charge de ces titres et est portée, selon le cas, en majoration ou en réduction de la valeur d'acquisition des titres (sur base actuarielle).

Les dettes non productives d'intérêts ou assorties d'un intérêt anormalement faible sont inscrites au passif à leur valeur nominale; cette inscription s'accompagne de l'inscription en compte de régularisation de l'actif et de la prise en résultats prorata temporis sur base de l'intérêt composé, de l'escompte calculé au taux du marché lorsque ces dettes ont une échéance éloignée à plus d'un an et sont afférentes à des montants actés en tant que charges au compte de résultats.

1.2.17. COMPTES DE RÉGULARISATION DU PASSIF

Les charges à imputer et les produits à reporter sont enregistrés à leur valeur nominale.

2. ÉTAT DES FRAIS D'ÉTABLISSEMENT

montants en €	
Valeur comptable nette à la fin de l'exercice précédent	97 210,95
Mutation de l'exercice :	
Amortissements	- 52 839,16
Valeur nette à la fin de l'exercice comptable	44 371,79
Dont: Charges relatives à la réalisation de l'augmentation de capital, charges d'émission d'emprunts, dépôts et autres frais d'établissement	44 371,79

3. ÉTAT DES IMMOBILISATIONS INCORPORELLES

montants en €	
Concessions, brevets, licences...	
A. Valeur d'acquisition	
À la fin de l'exercice comptable	1 396 393 402,85
Mutation de l'exercice :	
Acquisitions, y compris la production immobilisée	13 503 285,58
Situation fin d'exercice	1 409 896 688,43
C. Amortissements et réductions de valeur	
Situation fin d'exercice	45 998 782,92
Mutations de l'exercice :	
Comptabilisées	15 722 271,54
Transférés d'une rubrique à une autre	-933 743,66
À la fin de l'exercice comptable	60 787 310,75
D. Valeur comptable nette à la fin de l'exercice	1 349 109 377,68

4. ÉTAT DES IMMOBILISATIONS CORPORELLES

montants en €			
	Terrains et bâtiments	Installations, machines et outillage	Mobilier et matériel roulant
A. Valeur d'acquisition			
À la fin de l'exercice comptable précédent	434 808 696,37	1 276 743 886,42	122 695 300,48
Mutation de l'exercice :			
Acquisitions, y compris la production immobilisée	20 331 165,98	10 431 986,54	
Transfert et mise hors service	-26 085 517,49	-11 790 574,94	-2 632 604,40
Transfert d'un poste vers un autre	146 518 133,75	332 746 846,13	-1 459 373,84
Situation fin d'exercice	575 572 478,61	1 608 132 144,15	118 603 322,24
C. Amortissements et réductions de valeur			
À la fin de l'exercice comptable précédent	63 208 769,93	560 736 213,55	103 132 058,84
Mutations de l'exercice :			
Comptabilisées	10 835 463,20	71 317 453,00	2 649 299,87
Reprises suite excédents	-20 515,28	-1 466 373,88	-5,88
Transfert et mise hors service	-3 522 049,92	-4 797 299,06	-2 582 020,81
Transfert d'un poste vers un autre	902,20	3 121 772,15	-4 500 831,07
À la fin de l'exercice comptable	70 502 570,13	628 911 765,76	98 698 500,95
D. Valeur comptable nette à la fin de l'exercice	505 069 908,48	979 220 378,39	19 904 821,29

montants en €		
	autres immobilisations corporelles	Immobilisations corporelles en cours et acomptes versés
A. Valeur d'acquisition		
À la fin de l'exercice comptable précédent	223 820 754,45	1 681 333 640,92
Mutation de l'exercice :		
Acquisitions, y compris la production immobilisée	5 591 945,98	719 038 908,51
Transfert et mise hors service	-1 572 094,42	
Transfert d'un poste vers un autre	-36 024 343,23	-441 781 262,81
Situation fin d'exercice	191 816 262,78	1 958 591 286,62
C. Amortissements et réductions de valeur		
À la fin de l'exercice comptable précédent	11 918 420,22	
Mutations de l'exercice :		
Comptabilisées	888 641,64	
Reprises suite excédents	-343,42	
Transfert et mise hors service	-144 985,19	
Transfert d'un poste vers un autre	2 311 900,38	
À la fin de l'exercice comptable	14 973 633,63	
D. Valeur comptable nette à la fin de l'exercice	176 842 629,15	1 958 591 286,62

5. ÉTAT DES IMMOBILISATIONS FINANCIÈRES

montants en €		
	Entreprises liées	Autres entreprises
1. Participation et autres		
A. Valeur d'acquisition		
À la fin de l'exercice comptable précédent	3 284 093,42	750,00
Mutation de l'exercice		
Acquisitions		
À la fin de l'exercice comptable	3 284 093,42	750,00
C. Réductions de valeur		
À la fin de l'exercice comptable précédent	616 199,93	
Mutations de l'exercice		
Reprises suite excédents	-96 281,28	
À la fin de l'exercice comptable	519 918,65	
Valeur comptable nette à la fin de l'exercice	2 764 174,77	750,00
2. Créances		
Valeur comptable nette à la fin de l'exercice précédent	750 000,00	508,18
Mutation de l'exercice		
Dotations		
Remboursement	-150 000,00	
Valeur comptable nette à la fin de l'exercice	600 000,00	508,18

6. STOCKS ET COMMANDES EN COURS

montants en €	
Analyse des stocks	
Articles d'approvisionnements spéciaux pour l'infrastructure	119 812 102,68
Réductions de valeurs sur les articles d'approvisionnements spéciaux pour l'infrastructure	-19 528 268,08
Articles d'approvisionnements non utilisés sur chantier	25 239 140,44
Fabrications	14 202 843,70
Articles d'approvisionnements généraux	25 784 241,70
Articles d'approvisionnements spéciaux pour le matériel de transport	1 077 481,11
Combustibles liquide et solide	315 120,08
Emballages à restituer	447 475,61
Réductions de valeurs sur les articles d'approvisionnements autres que les articles spécifiquement pour l'infrastructure	-2 494 578,19
Acomptes	2 343 911,39
Commandes en cours	3 262 098,02
Réductions de valeurs	-535 031,51

7. PLACEMENTS DE TRÉSORERIE ET VALEURS DISPONIBLES

montants en €	
Titres à revenus fixes	150 000,00
Dépôts à terme auprès d'institutions financières	
à un mois au plus	1 212 000,00
Autres placements non repris ci-dessus	574 560 000,00

La trésorerie disponible est d'un côté placée auprès de la SNCB-Holding dans le cadre d'un cashpooling (rubrique « autres placements de trésorerie non repris ci-dessus ») et d'un autre côté placée auprès des institutions financières.

8. COMPTES DE RÉGULARISATION DE L'ACTIF

montants en €	
Charges à reporter	27 171 121,59
Paiement anticipé de la prime annuelle 2008 pour le personnel	25 233 419,52
Acompte pour l'énergie de traction	1 235 000,00
Primes d'assurances	460 746,49
Rating financiers	42 583,33
Charges pour l'organe de surveillance et de contrôle	199 372,25
Produits acquis	1 882 308,70
Intérêts	1 882 308,70

9. ÉTAT DU CAPITAL

montants en €		
	montants en €	Nombre de parts
A. Capital		
1. Capital souscrit		
À la fin de l'exercice précédent	1 450 061 500,00	
Modifications pendant l'exercice comptable		
- augmentation du capital	205 418 000,00	
- transfert vers les subsides en capital	-51 354 500,00	
À la fin de l'exercice	1 604 125 000,00	
2. Composition du capital		
2.1. Sortes d'actions		
Actions nominatives sans valeur nominale	1 604 125 000,00	16 554 795
3. Capital non appelé		
Capital non appelé	154 063 500,00	
Actionnaires qui doivent encore verser	154 063 500,00	
- SNCB-Holding		

10. PROVISIONS POUR GROS ENTRETIEN

montants en €	
	Provisions pour gros entretien
À la fin de l'exercice précédent	6 995 968,90
Dotations	7 257 783,69
À la fin de l'exercice	14 253 752,59

11. PROVISIONS POUR ENVIRONNEMENT

montants en €		
	Provisions pour assainissement des sols	autres provisions pour la protection de l'environnement
À la fin de l'exercice précédent	31 497 274,96	2 344 400,00
Dotations	5 311 681,51	-1 764 524,00
À la fin de l'exercice	36 808 956,47	579 876,00

L'augmentation de la provision pour l'assainissement des sols est la conséquence d'une part de nouvelles pollutions pour un montant total de 5 499 861,00 €.

D'autre part, les meilleures méthodes de mesure permettent de meilleures évaluations. Ce recalcul mène donc à une augmentation de la provision pour 188 179,49 €.

Les autres provisions pour la protection de l'environnement concernent intégralement le déblaiement des déchets de bois des traverses et morceaux de bois dispersés sur tout le réseau ferroviaire.

La reprise pour la provision pour la protection de l'environnement est la conséquence d'une forte diminution de prix sur les marchés internationaux.

12. PROVISIONS POUR AUTRES RISQUES ET CHARGES

montants en €	
	Provisions pour autres risques et charges
À la fin de l'exercice précédent	40 433 937,53
Dotations	-1 917 785,83
À la fin de l'exercice	38 516 151,70

Les provisions pour autres risques et charges couvrent les risques non assurés à l'actif, les litiges juridiques et les frais de restructuration de l'atelier de Schaerbeek.

13. COMPTES DE RÉGULARISATION DU PASSIF

montants en €	
Charges à imputer	64 841 769,61
Pécules de vacances et primes du personnel	64 355 831,43
Divers	485 938,18
Produits à reporter	107 987 140,82
Redevances infrastructure	97 837 514,52
Interventions de tiers dans les travaux d'investissements	10 149 626,30

14. DROITS ET ENGAGEMENTS HORS BILAN

montants en €	
Engagements importants d'acquisitions d'immobilisations	
- immobilisations corporelles (pour infrastructure ferroviaire)	586 849 375,00

15. RELATION AVEC LES ENTREPRISES LIÉES ET LES ENTREPRISES AVEC LESQUELLES IL EXISTE UN LIEN DE PARTICIPATION

montants en €		
	2007	2006
1. Immobilisations financières	3 364 174,77	3 417 893,49
Participations	2 764 174,77	2 667 893,49
Créances : autres	600 000,00	750 000,00
2. Créances	187 117 033,32	385 376 820,96
À plus d'un an	7 775 154,90	7 830 005,47
À un an au plus	179 341 878,42	377 546 815,49
3. Placements de trésorerie	574 710 000,00	224 576 000,00
Créances	574 710 000,00	224 576 000,00
4. Dettes	183 117 354,00	177 131 407,64
À plus d'un an	472 983,50	508 016,27
À un an au plus	182 644 369,85	176 623 391,37
7. Résultats financiers	17 249 805,58	8 732 796,79
Produits des immobilisations financières	43 582,50	51 817,50
Produits des actifs circulants	17 205 325,92	8 680 894,29
Charges des dettes	897,16	85,00

16. BILAN SOCIAL

La société n'est pas dans l'obligation de déposer de bilan social auprès de la Banque Nationale car Infrabel ne dispose pas de personnel propre. Le personnel nécessaire, statutaire ou contractuel, est détaché de la SNCB-Holding.

Au 31/12/2007, 12 266 effectifs exprimés en équivalents temps plein ont été détachés de la SNCB-Holding.

RAPPORT DU COLLÈGE DES COMMISSAIRES SUR LES COMPTES ANNUELS AU 31 DÉCEMBRE 2007

Mesdames,
Messieurs,

Conformément aux dispositions légales et statutaires, et notamment aux articles 143 et 144 du Code des sociétés applicables à la société anonyme de droit public Infrabel, en vertu de l'article 37 de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques, le Collège des Commissaires a l'honneur de vous faire rapport sur l'exécution de son mandat de l'exercice 2007. Le rapport inclut son opinion sur les comptes annuels ainsi que les mentions et informations complémentaires requises.

1. Attestation sans réserve des comptes annuels

Le Collège des Commissaires a procédé au contrôle des comptes annuels pour l'exercice clos le 31 décembre 2007, établis sur la base du référentiel comptable applicable en Belgique, dont le total du bilan est de 6 203 955 692,73 EUR et dont le compte de résultats se solde par un bénéfice de l'exercice de 65 872 152,07 EUR.

L'établissement des comptes annuels relève de la responsabilité de l'organe de gestion. Cette responsabilité comprend : la conception, la mise en place et le suivi d'un contrôle interne relatif à l'établissement et la présentation sincère des comptes annuels ne comportant pas d'anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs ; le choix et l'application de règles d'évaluation appropriées ainsi que la détermination d'estimations comptables raisonnables au regard des circonstances.

La responsabilité du Collège des Commissaires est d'exprimer une opinion sur ces comptes annuels sur la base de son contrôle. Le collège a effectué son contrôle conformément aux dispositions légales et selon les normes de révision applicables en Belgique. Ces normes de révision requièrent que son contrôle soit organisé et exécuté de manière à obtenir une assurance raisonnable que les comptes annuels ne

comportent pas d'anomalies significatives, qu'elles résultent de fraudes ou d'erreurs.

Conformément aux normes de révision précitées, le Collège des Commissaires a tenu compte de l'organisation de la société en matière administrative et comptable ainsi que de ses dispositifs de contrôle interne. Le Collège des Commissaires a obtenu de l'organe de gestion et des préposés de la société les explications et informations requises pour son contrôle. Le Collège a examiné par sondages la justification des montants figurant dans les comptes annuels. Il a évalué le bien-fondé des règles d'évaluation et le caractère raisonnable des estimations comptables significatives faites par la société ainsi que la présentation des comptes annuels dans leur ensemble. Le Collège des Commissaires estime que ces travaux fournissent une base raisonnable à l'expression de son opinion.

De l'avis du Collège des Commissaires, les comptes annuels clos le 31 décembre 2007 donnent une image fidèle du patrimoine, de la situation financière et des résultats de la société, conformément au référentiel comptable applicable en Belgique.

2. Mentions et informations complémentaires

L'établissement et le contenu du rapport de gestion, ainsi que le respect par la société du Code des sociétés et des statuts, relèvent de la responsabilité de l'organe de gestion.

La responsabilité du Collège des Commissaires est d'inclure dans son rapport les mentions et informations complémentaires qui ne sont pas de nature à modifier la portée de l'attestation des comptes annuels :

- Le rapport de gestion traite des informations requises par la loi et concorde avec les comptes annuels. Toutefois, le Collège des Commissaires n'est pas en mesure de se prononcer sur la description des principaux risques et incertitudes auxquels la société est confrontée, ainsi que de sa situation, de son évolution prévisible ou de l'influence notable de certains faits sur son dé-

veloppement futur. Le Collège des Commissaires peut néanmoins confirmer que les renseignements fournis ne présentent pas de contradictions évidentes avec les informations dont il a connaissance dans le cadre de son mandat.

- Sans préjudice d'aspects formels d'importance mineure, la comptabilité est tenue et les comptes annuels sont établis conformément aux dispositions légales et réglementaires applicables en Belgique.
- Le Collège des Commissaires n'a pas à signaler d'opération conclue ou de décision prise en violation des statuts, des dispositions du Code des sociétés et de la loi du 21 mars 1991.
- L'assemblée générale extraordinaire du 16 juillet 2007 a décidé une augmentation de capital de 205 418 000,00 EUR, souscrite par la société SNCB-Holding, et une modification des statuts qui a eu pour objet de porter le capital social à 1 655 479 500,00 EUR. Cette augmentation de capital est libérée pour un montant de 51 354 500,00 EUR.
- Suite à la mise en œuvre de l'article 355 de la loi de 20 juillet 2006 portant des dispositions diverses, un transfert concomitant à la libération a été opéré, par l'intermédiaire du bilan, de la rubrique « capital » vers la rubrique « subsides en capital ». Suite à l'application de cette disposition légale le capital social s'élève selon les écritures comptables à 1 604 125 000,00 EUR et diffère du capital social tel que mentionné dans l'article 7 des statuts.
- L'affectation du résultat, proposée à l'Assemblée Générale, est conforme aux dispositions légales et statutaires.

Enfin, le Collège des Commissaires tient à remercier les organes de gestion, la direction Finances et ses services, de la collaboration et de l'aide qu'ils ont apportées dans l'accomplissement de sa mission.

Fait à Bruxelles, le 5 mai 2008.

Le Collège des Commissaires

La Cour des comptes représentée par

M. de Fays
Conseiller à la Cour des comptes

F. Vanstapel
Premier Président de la Cour des comptes

Les membres de l'Institut des Réviseurs d'Entreprises

S.c.P.R.L. Michel Delbrouck & C°
Réviseurs d'Entreprises
représentée par
M. Delbrouck
Réviseur d'entreprises

Sc SA Van Impe, Mertens & Associates
Réviseurs d'Entreprises
représentée par
H. Van Impe
Réviseur d'entreprises,
Président du Collège des Commissaires

Numéro d'entreprise Infrabel
RPM Bruxelles 0896.763.267

Editeur responsable
Benoît Gilson
Tél. : +32 (0)2 525 22 11
Fax : +32 (0)2 525 22 69
e-mail : benoit.gilson@infrabel.be
www.infrabel.be

Conception graphique & production
www.concerto.be

Photos
Leo Goossenaerts, Denis Moinil, Philippe Van Gelooven, Éric Brasseur, Concerto