

Rapport annuel **2017** aux actionnaires d'Infrabel

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



Ce Rapport annuel est établi conformément aux articles 96, 134, 523, 608 et 624 du Code des Sociétés et à l'article 27 de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques. Il intègre également le rapport de rémunération établi conformément à l'article 17 §4 de la loi précitée.

Le Conseil d'administration a l'honneur de vous faire rapport sur la situation et les résultats de la société relatifs à l'exercice comptable 2017, conformément aux prescriptions légales et statutaires.

Édito

2017, contrastes et perspectives

2017 fut avant tout une année fortement contrastée, entre les moments lumineux nés de la progression marquante de l'innovation et de la digitalisation au sein de l'entreprise, d'une part, et les moments sombres après 2 accidents graves qui nous ont endeuillés, comptant trois décès dont deux collègues cheminots, d'autre part.

Les programmes de modernisation de l'entreprise, mis en œuvre depuis quelques années, ont désormais atteint un niveau d'exécution tel que leurs avantages sont de plus en plus visibles. Il s'agit notamment du programme de concentration des cabines de signalisation, du programme Smarter-M (dit de l'infrastructure intelligente), ou encore du déploiement progressif du système ETCS sur le réseau qui a pour but d'empêcher à terme les dépassements de signaux. Nous vous invitons à les découvrir en détail en lisant ce rapport annuel.

Certaines des réalisations d'Infrabel ont d'ailleurs été récompensées par plusieurs prix cette année, ce qui traduit notamment la reconnaissance des mesures importantes prises en faveur de la numérisation et de l'innovation.

Infrabel est en plein processus de transformation, grâce au programme GoBlue, qui a pour objectif de placer chaque collaborateur dans les meilleures conditions de travail possible, en termes d'outils technologiques (tablettes tactiles, ERP, outils digitaux de mesure, etc.), de cadre de travail et de culture d'entreprise. GoBlue met l'accent sur les aspects humains des relations de travail et, en particulier, l'autonomie, le sens des responsabilités, le travail en équipe et le dialogue constructif.

2017 s'est enfin clôturée sur l'approbation d'un Plan Stratégique Pluriannuel d'Investissement, exprimant une confiance renouvelée du Gouvernement fédéral et des Gouvernements régionaux. Ce plan vient compléter le volet investissements compris dans notre plan d'entreprise 2017-2020, et garantit le financement nécessaire à la réalisation de plusieurs projets d'une importance stratégique majeure pour la mobilité nationale et régionale.

Infrabel utilisera ces ressources le plus efficacement possible en 2018 afin de continuer à contribuer activement et efficacement à une mobilité durable au service de la société et de l'économie. La sécurité restera toujours notre priorité absolue.




Luc LALLEMAND
Administrateur délégué

Sommaire

Situation, évolution, résultats	05
1. Nos priorités, au coeur des évènements marquants	05
2. Positionnement de l'entreprise et chiffres-clés	30
3. Evènements importants survenus après la clôture de l'exercice	33
4. Circonstances susceptibles d'avoir un impact considérable sur le développement de l'entreprise	34
5. Risques auxquels l'entreprise est exposée	37
6. Recherche et développement	39
7. Filiales	40

Données financières	41
1. Modifications dans la présentation des comptes annuels et des règles d'évaluation	41
2. Compte de résultat	42
3. Bilan	44
4. Continuité	46
5. Affectation du résultat	47
6. Risques et incertitudes liées à l'utilisation d'instruments financiers	48
7. Missions complémentaires confiées aux commissaires	50

Corporate governance	51
1. Conseil d'administration	51
2. Comité d'audit	55
3. Comité de nominations et de rémunération	57
4. Comité de direction	58
5. Contrôle	59
6. Mandats dans les filiales et sociétés à participations	61

Rapport de rémunération	64
-------------------------	----

Situation, résultats, évolution

1. Nos priorités, au cœur des événements marquants

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



LA SÉCURITÉ
D'ABORD



LES TRAINS À
L'HEURE



UN RÉSEAU
POUR TOUS
LES TRAINS DE
DEMAIN



DES COMPTES
SAINS POUR
UNE ENTRE-
PRISE SAIN



EN PHASE
AVEC LA
SOCIÉTÉ





Former les factionnaires **via la réalité virtuelle**

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

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

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

2017 est l'année du démarrage de la transformation digitale de l'entreprise.

Eric Mercier
Director Information & Communication Technology



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

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

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

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

Infrabel est un précurseur en matière d'ETCS, puisque 24,76% de son réseau sont déjà équipés de ce système de sécurité (y compris systèmes équivalents). Avec 1613 km en voies principales, la Belgique dispose du plus long tracé équipé d'ETCS (y compris systèmes équivalents).

L'objectif d'ici fin 2022 est de doter l'intégralité du réseau d'ETCS et de hisser la Belgique au rang des pays à l'infrastructure la plus sécurisée au monde. Depuis sa création, Infrabel se concentre également sur la modernisation et la concentration des postes de signalisation, depuis lesquels sont commandés les signaux et les aiguillages. Il s'agit essentiellement de remplacer les postes de technologie «tout relais» par un système d'enclenchement électronique, de façon à gérer de plus grandes zones d'action depuis un seul poste de signalisation. Ceci donne aux équipes une meilleure vue d'ensemble, et accélère la prise de décision ainsi que sa qualité.

La seconde phase de cette modernisation, actuellement en cours, doit permettre de concentrer toute la signalisation au sein de 10 salles de signalisation. Elle s'achèvera en 2024. En 2017,

l'exécution du programme de modernisation a permis d'atteindre le nombre de 31 cabines (contre 311 en 2005). Ce programme est l'un des aspects principaux du New Traffic Management, avec l'introduction d'une séparation des fonctions

opérationnelles de régulation du trafic et des fonctions de sécurité ainsi que d'un nouveau système informatique de régulation du trafic permettant, entre autres, de disposer d'une meilleure vision sur la situation actuelle et future du trafic sur le réseau.





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

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

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

Le kit de sensibilisation est actuellement composé de 5 modules.

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



- **MODULE 5** – Les affiches de sécurité thématiques (au passage à niveau, en gare et le long des voies), accompagnées de questions et d'illustrations.

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

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





Fermeture exceptionnelle de la jonction Nord-Midi

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

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

Travailler par phases aurait permis de maintenir le trafic, certes, mais aurait engendré des retards quotidiens à des centaines de trains pendant une longue période. Le choix a donc été posé d'interrompre totalement le trafic pendant 3 jours. 200 personnes, mobilisées 24h/24, ont procédé au remplacement

de 37 signaux et de la commande motorisée de 87 aiguillages situés entre la sortie de la gare du Midi et l'entrée du tunnel (gare de Bruxelles-Chapelle).

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

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





Le chantier Nord-Midi en chiffres

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

3

NOUVEAUX ACCÈS DE SECOURS

11 km

DE CHEMINS DE SERVICE

11,3 km

DE CANIVEAUX

12 km

DE FIBRES DE DÉTECTION AUTOMATIQUE D'INCENDIE

4 km

DE NOUVELLES CONDUITES D'EAU

80

TÉLÉPHONES DE SECOURS

15

ARMOIRES DOTÉES DE MATÉRIEL D'URGENCE POUR LES POMPIERS

30

CHARIOTS PLIABLES DESTINÉS À TRANSPORTER DU MATÉRIEL

1.200

APPAREILS D'ÉCLAIRAGE/ÉCLAIRAGE DE SECOURS

67

CAMÉRAS (DONT 22 SPÉCIALEMENT DÉDIÉES AU REPÉRAGE DES INTRUSIONS)

8.500 m²

DE MURS RÉSISTANT AU FEU



Mai // Juin

Infrabel présente son **Plan d'Entreprise 2017 - 2020**

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

1. Augmenter graduellement la sécurité d'exploitation du réseau ferroviaire
2. Veiller à la sécurité et au bien-être du personnel
3. Renforcer le niveau de sécurisation des actifs
4. Préserver une offre attractive de sillons
5. Offrir une gestion performante du trafic
6. Contribuer au maintien d'une ponctualité satisfaisante de la circulation de trains
7. Préserver au mieux la qualité de l'infrastructure, en adéquation avec les besoins d'exploitation
8. Maintenir des finances globalement saines
9. Améliorer l'impact sociétal de l'entreprise
10. Digitaliser et moderniser l'entreprise

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

Le Plan Pluriannuel d'Investissement 2017-2020 (4,3 milliards d'euros) fait intégralement partie du Plan d'Entreprise. La sécurité reste la priorité absolue. Infrabel consacre un budget de 1,3 milliard d'euros à la sécurisation du réseau ferroviaire.

Il s'agit notamment du déploiement du programme de sécurité ETCS, de la modernisation et la concentration des cabines de signalisation, de la suppression de passages à niveau et de la sécurisation des grands tunnels.

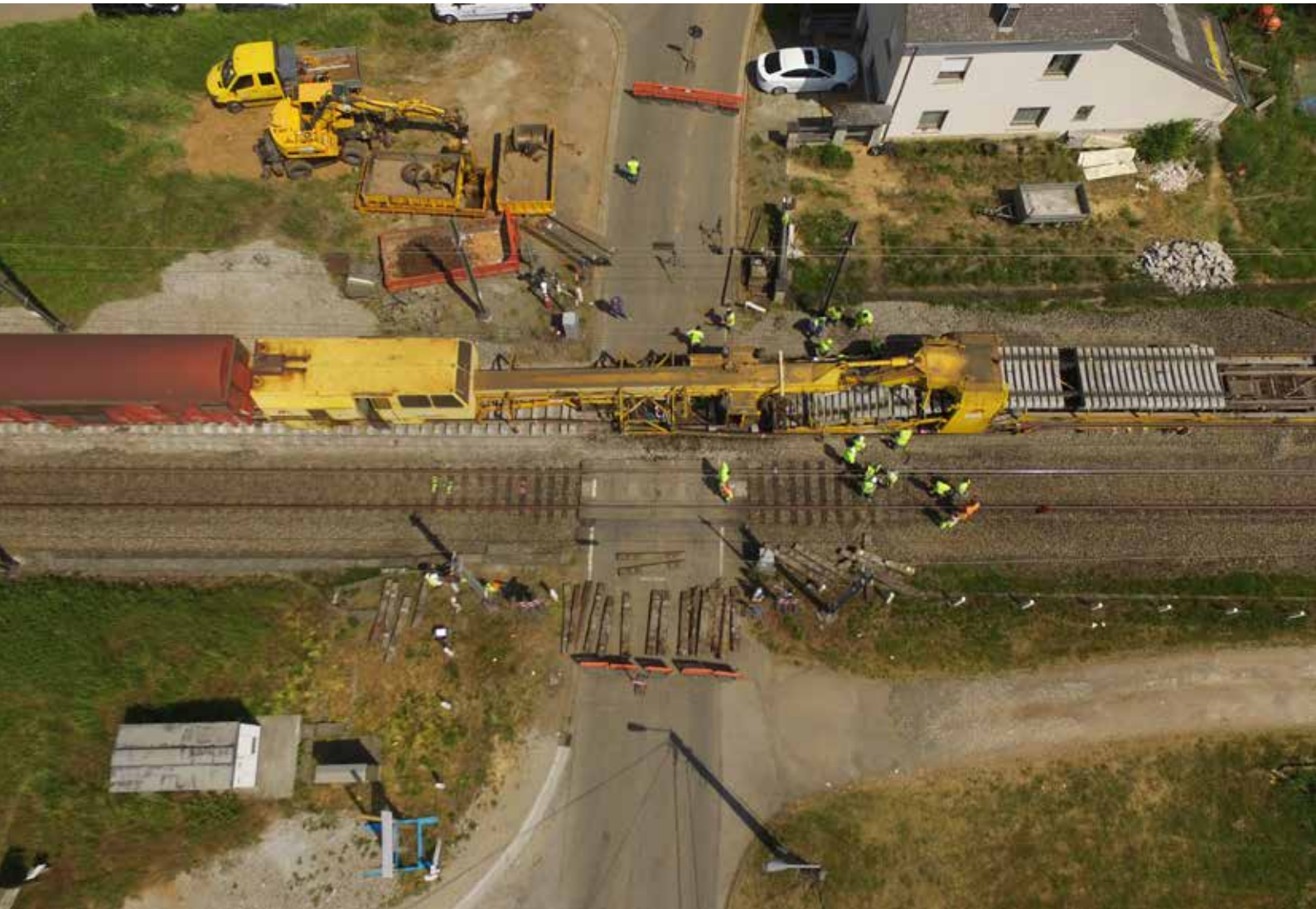
L'investissement total pour le pilier «Sécurité et Ponctualité» s'élève à 2,5 milliards d'euros. Il s'agit notamment de tous les travaux de maintien en état de l'infrastructure ferroviaire: renouvellement du réseau, concentration et modernisation des Centres Logistiques Infrastructure, acquisition de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

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

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



Mai // Juin



Déraillement d'un train de marchandises entre Aubange et Athus

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

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



Mai // Juin

Job Days: une action de recrutement hors normes

Une grande partie du personnel d'Infrabel partira à la retraite dans les années à venir. Trouver des personnes compétentes pour les remplacer, et répondre de la sorte aux objectifs fixés par le Plan d'Entreprise, constitue un sérieux défi, notamment en Flandre et dans le domaine technique.

Voilà pourquoi, après l'expérience prometteuse d'un Job Day à Courtrai, Infrabel a développé cette approche en organisant 12 Job Days régionaux en 2017. Le principe: la découverte des nombreux métiers d'Infrabel, un speed dating... et la possibilité de repartir le jour même avec un contrat. Au total, 347 nouveaux collaborateurs ont ainsi été engagés directement en 2017, sur un total de 3.523 candidatures.

“
En matière de recrutement, nous avons changé notre fusil d'épaule avec succès!

Nico van Wijk
Director HR & Organisation





Mai // Juin

9 éoliennes supplémentaires pour le parc Greensky

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

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

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

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



Mai // Juin

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

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

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

Les travaux entrepris par Infrabel consistent notamment en un renouvellement des caniveaux en béton dans lesquels sont logés les câbles électriques, devenus avec le temps un refuge pour les

couleuvres. Le chantier a donc fait l'objet d'une dérogation à la loi sur la conservation de la nature délivrée par le Département de la Nature et des Forêts (DNF) du SPW sous réserve du respect de certaines conditions, dont le sauvetage de la majorité des individus en vue de les relâcher sur place à la fin des travaux. L'opération de capture, dont le coût de 20.000 euros a été pris en charge par Infrabel, a été confiée à une société spécialisée.

Ce projet s'inscrit dans l'investissement continu d'Infrabel pour la préservation de la faune.





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

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

La ligne 136 a été créée en 1853. Elle reliait alors Walcourt avec Florennes dans le prolongement de la ligne 132 (Charleroi-Mariembourg/Couvin), et permettait le transport de minerais des carrières de l'Entre-Sambre-et-Meuse vers les usines sidérurgiques. Sa fermeture et son démantèlement ont eu lieu en 1986, faute de demande de sillons. Elle renaîtra là où l'on distingue encore l'assiette des voies démontées il y a 30 ans, sur une distance de 3.350 mètres, et prendra son embranchement sur l'actuelle ligne 132, à proximité d'une carrière déjà existante de l'entreprise Solvay.

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

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

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

Infrabel participe à la création d'emplois dans l'industrie.

Ann Billiau
Director Traffic Management & Services



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

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

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

- En gare de Hasselt, les rails et les aiguillages ont été renouvelés.
- Sur le tronçon Hasselt – Bilzen, des rails ont été renouvelés, des travaux de câblage ont été effectués et des tranchées creusées.

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

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

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



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

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

La nouvelle autoroute A11, au sud du port de Zeebruges, relie les routes régionales N31 (Bruges - Zeebruges) et N49 (Anvers - Knokke-Heist). Elle doit permettre d'améliorer fortement la mobilité dans et autour du port, et favoriser également l'intermodalité, dont le trafic ferroviaire, dans le port. Le tracé de l'A11 traverse de nombreuses installations ferroviaires: il s'est avéré nécessaire de construire de nouveaux ponts et de nouveaux tunnels, et de démolir certains ponts existants. Plusieurs passages à niveau sur le tracé ont été totalement rénovés, l'un d'eux a été supprimé et les caténaires ont été adaptées à la nouvelle situation.

Des centaines de mètres de câbles et de canalisations ont été déplacés. Enfin, Infrabel et TUC RAIL ont optimisé la commande locale et la protection du pont mobile surplombant le Canal Baudouin.

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

“Infrabel et TUC RAIL ont joué un rôle crucial dans la création et la mise en service de la nouvelle autoroute A11, portées par la division ouest-flandrienne de l'Agence flamande des Routes et de la Circulation.”

Jochen Bultinck
Director Build





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

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

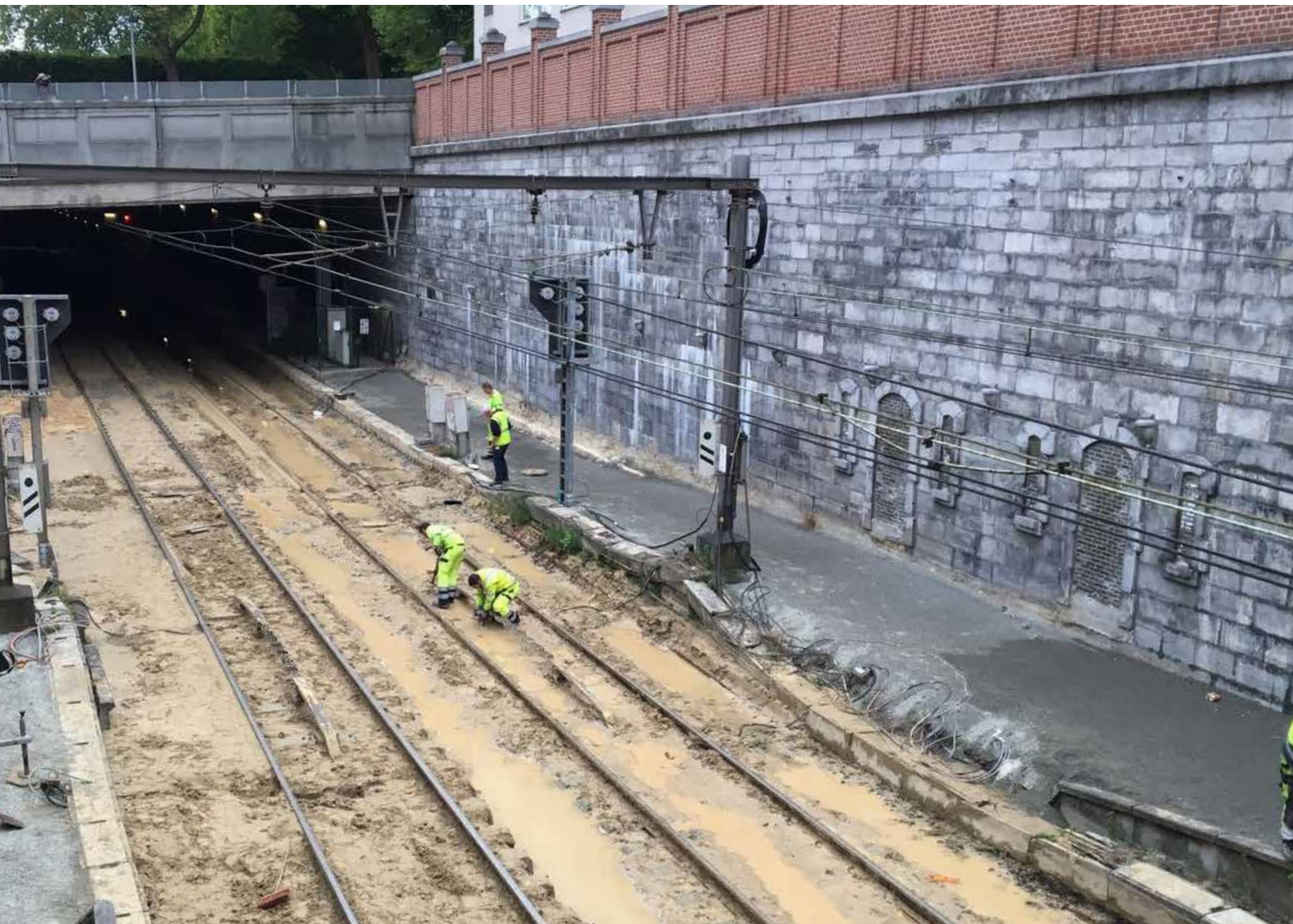
En 2016, une enquête nationale menée par Infrabel pour connaître les comportements à risque et les publics cibles dans le cadre du trespassing avait établi un profil type du «trespasseur»: un homme, urbain, entre 18 et 34 ans et qui utilise le train. Les nombreuses mesures (contrôles, caméras de surveillance,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

L'acteur principal de la nouvelle campagne de sensibilisation d'Infrabel est un illusionniste. Il invite les festivaliers dans «The BOX» à un tour interactif avec une tablette. Sur son écran, on

peut voir un mannequin qui circule le long des voies et qui, pour gagner du temps, les traverse là où c'est interdit. Il est alors happé par un train. Comme ce n'est qu'un jeu, l'illusionniste peut ramener le mannequin à la vie, en lui donnant, au sens figuré, la vie de l'un des festivaliers. Ainsi, celui-ci peut poursuivre son chemin et traverser les voies comme il se doit, via un pont, un passage à niveau ou un passage souterrain. Le message de l'illusionniste est bref et ferme: «Ne circule jamais sur les voies, car ta vie n'est pas une illusion comme dans mon show.» Pour finir, le magicien fait apparaître des bouchons d'oreilles à partir de sa tablette, un cadeau bien utile pour les festivaliers.

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

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



Inondations à Saint-Josse-ten-Noode :

les équipes d'Infrabel ont travaillé d'arrache-pied !

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

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



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

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

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

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





Novembre // Décembre

Infrabel remporte **plusieurs Awards**

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

RAILPADS

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

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

La Chambre des Députés a salué cette nouveauté.

BRUXELLES-SCHUMAN

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

Les jours de semaine, la gare de Bruxelles-Schuman voit passer 346 trains. Elle a été entièrement transformée en vue de la mise en service de la liaison Watermael-Schuman-Josaphat (Ligne 161A).

L’investissement s’est élevé à 564 millions d’euros pour l’ensemble de la liaison.

LA MESURE DE LA CONSOMMATION D’ÉNERGIE

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

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

SMART RAILWAY:

TRENDS DIGITAL PIONEERS AWARD

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



Novembre // Décembre

INNOVATIONS DANS LE DOMAINE DE L'ENTRETIEN DES INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES



SMARTER M

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

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



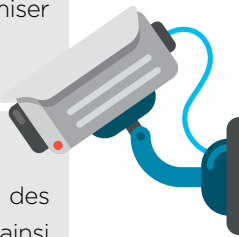
LES TRAINS DE MESURE

Différents types de trains de mesure sont utilisés aujourd'hui pour mesurer l'infrastructure ferroviaire: balises ETCS-TBL1+, géométrie dynamique de la voie, géométrie dynamique du fil de contact caténaire, réception du signal GSM-R, géométrie dynamique des aiguillages.

Le train de mesure de la géométrie des aiguillages est l'innovation majeure de 2017. Ce nouvel équipement de mesure permet de relever toutes les cotes de géométrie de l'aiguillage et de les comparer aux références de sécurité. Lorsque des mesures intermédiaires et/ou complémentaires doivent être réalisées, les aiguillages sont mesurés manuellement par le biais d'outils numériques composés de lattes de mesures digitales. Les données sont également stockées et centralisées, de manière à uniformiser les analyses des données.

RAILVIEW

Le Street View ferroviaire d'Infrabel récolte des données précises de localisation des actifs, ainsi que la géométrie des voies parcourues, nécessaires aux études ETCS et à la maintenance préventive. RailView sert aussi à vérifier la distance de visibilité des signaux et la longueur des quais. Ces images sont régulièrement mises à jour grâce aux caméras installées dans le poste de conduite de nos trains de mesure EM202 et EM203. RailView est une déclinaison de GeoRamses, le portail d'accès à la documentation technique des actifs d'I-AM (signaux, aiguillages, plans de signalisation, de sectionnement, etc.). L'inventaire technique Ramses est la base du système InfraGIS, le successeur de GeoRamses, qui sera, lui, fondé sur les inventaires RIAM (Rail Infrastructure Asset Management).



TABLETTES

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



Novembre // Décembre



DRONES

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



SIMULATEUR 3D

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

“Smarter M, une innovation majeure qui impactera positivement la sécurité et la ponctualité, et qui garantit le respect du budget 2017-2020.”

*Luc Vansteenkiste
Director Asset Management*



Novembre // Décembre



Et pourtant, **deux accidents graves** endeuillent l'année

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

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

L'opération d'évacuation d'un train accidenté sur la Ligne 112 reliant La Louvière à Charleroi aura des conséquences dramatiques, le 27 novembre 2017. Après s'être détaché du train

de secours qui le remorquait, le train évacué a heurté l'équipe d'Infrabel qui réparait les voies, tuant deux agents et en blessant grièvement deux autres. Cinq autres personnes seront également blessées, lorsque ce même train terminera sa course contre un train de voyageurs. Infrabel, ce jour-là, est frappée au plus profond de son cœur de cheminot.

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



Novembre // Décembre

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

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

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

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

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



Novembre // Décembre

//GoBlue

la transformation culturelle est en marche

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

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

L'entreprise est dans un trend de profondes transformations culturelles et digitales durables: 2017 aura été une année-charnière.

Benoît Gilson
Director Corporate & Public Affairs

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

- **TECHNOLOGY**

En plus des projets opérationnels existants, le pilier «**Technology**» fournit aux collaborateurs les bons outils pour pouvoir effectuer leurs tâches quotidiennes de façon fluide et efficace.

- **PLACE**

Le pilier «**Place**» met l'accent sur la création d'un environnement de travail dynamique, avec des espaces de travail et des moyens adaptés à la nature du travail.

- **PEOPLE**

Le pilier «**People**» vise une culture d'entreprise constructive centrée sur l'atteinte de résultats (ambitieux mais réalistes), l'innovation et l'aspect humain. L'accent est mis sur l'autonomie et le sens des responsabilités de chaque collaborateur, sur un dialogue constructif et sur le travail d'équipe.





Novembre // Décembre



Infrabel aide la SNCB à concevoir un **plan de transport innovant**

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

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

Le résultat correspond, et contribue, à plusieurs des priorités d'Infrabel.

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

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



Novembre // Décembre

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

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

Le 31 mars 2017, le Gouvernement fédéral avait en effet décidé de consacrer un milliard d'euros à la réalisation d'un ensemble de projets et de travaux d'importance stratégique majeure pour la mobilité ferroviaire. Parallèlement à ce milliard, le Gouvernement fédéral prévoit la mise en œuvre des préfinancements wallons encore disponibles (préfinancement Gosselies et préfinancement LLN), complétés du solde encore disponible du Fonds RER.

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

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

“ Au travers du plan d'investissement, le Gouvernement fédéral et les Régions expriment leur confiance à Infrabel et ce, en des temps de restrictions budgétaires. Cela nous réjouit et nous mettrons tout en œuvre pour honorer cette confiance.”

Christine Vanderveeren

Director Finance & Business Administration



2.

Positionnement de l'entreprise et chiffres-clés

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

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

Dans le secteur du transport de voyageurs, Infrabel compte trois clients: SNCB, Eurostar International Ltd (EIL) et Thi Factory (Thalys). À la fin de l'année, Infrabel comptait donc 15 clients, tous domaines confondus.

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

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

Le montant total de la redevance³ d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire (incl. associations touristiques et organisme notifié) a atteint 728,96 millions d'euros, soit une hausse de 3,77% par rapport à l'année précédente. La raison de cette hausse de redevance, alors que les trains-kilomètres n'ont quasi pas évolué, est à attribuer principalement à l'indexation des prix

appliquée par Infrabel, conformément aux prescrits légaux en la matière.

Le nombre de trains-kilomètres effectifs pour le segment du trafic de voyageurs national (excl. associations touristiques et organisme notifié) a augmenté de 2,46% pour atteindre 79,50 millions de trains-kilomètres. Cette augmentation du volume de trafic peut s'expliquer par la forte diminution du nombre d'actions sociales⁴ (régionales) qu'a connue l'année 2017 par rapport à 2016 (2 jours contre 12 jours).

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

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

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

1. Une association touristique est une organisation qui bénéficie d'un statut particulier pour effectuer des parcours limités sur l'infrastructure ferroviaire dans le cadre des activités touristiques qu'elle organise. Il importe de préciser que plus aucune association touristique ne circule sur notre réseau ferroviaire depuis 2017.

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

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

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

Chiffres-clés



SÉCURITÉ

104

vols de câbles avec impact sur le trafic
(en 2016: 70)

807

faits de trespassing et 140.312 minutes
de retard cumulées (en 2016: 679 faits et
118.872 minutes)

51

accidents aux passages à niveau
ayant fait 9 morts
(en 2016: 45 faits et 4 morts)

55

dépassements de signaux en voie principale
(en 2016: 91); atteinte du 1^{er} point dangereux
dans 19 de ces 55 cas



PONCTUALITÉ

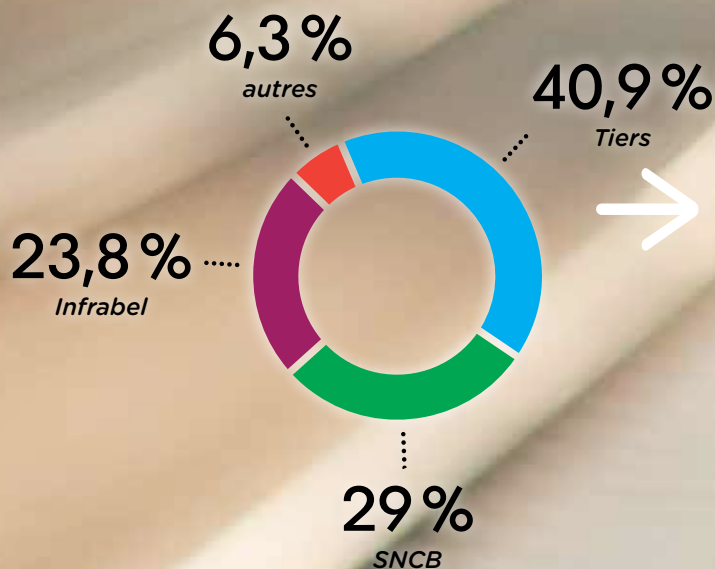
88,3%

**ponctualité globale sans
neutralisation** (en 2016: 89,2%)

92,4%

**ponctualité globale avec
neutralisation*** (en 2016: 95,2%)

* Neutralisation des facteurs externes
et travaux d'investissements



TOP 3 DES CAUSES TIERCES



140.312 min.
TRESPASSING



102.109 min.
HEURTS D'UNE
PERSONNE



54.664 min.
ACCIDENTS
AU PASSAGE
À NIVEAU



PRODUCTION

1.595.757

sillons long terme (en 2016: 1.525.058)

105.465.990

trains kilomètres (en 2016: 107.139.384)

827,6 millions €

d'investissements réalisés (en 2016: 885,5 millions)

97,3%

de réalisation des investissements par rapport à l'amendement, toutes sources de financement confondues (en 2016: 99,2%)



FINANCES

REBITDA:

81,0 millions €

EBT:

47,9 millions €

Trésorerie:

460,8 millions €

(en 2016: 428,9 millions)



EN PHASE AVEC LA SOCIÉTÉ

10.347

personnel (ETP) (10.564 au 31/12/2016)



90-10

pourcentage hommes-femmes au 31/12/2017

1

signature de charte sur la diversité au travail par Luc Lallemand, Sophie Dutordoir et Paul Hautekiet



6680

traitements de demandes de riverains

30

organisations d'événements à destination des riverains

39,7 km

de voies équipées des nouveaux railpads pour limiter les nuisances sonores



2

partenariats pour donner une seconde vie à notre matériel informatique

12

Job Days



3.670 GWh

production électricité solaire pour les trains

23.061 GWh

production électricité éolienne pour les trains

669 GWh

production électricité solaire pour les bâtiments



1019

heures de volontariat offertes au monde associatif

23

asbl avec lesquelles nous collaborons

3.

Evènements importants survenus après la clôture de l'exercice

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



4.

Circonstances susceptibles d'avoir un impact considérable sur le développement de l'entreprise

PLAN D'ENTREPRISE ET PLAN PLURIANNUEL D'INVESTISSEMENT

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

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

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

En complément des investissements prévus dans le cadre du «Plan Pluriannuel d'Investissement 2017-2020» (PPI) approuvé le 30 mai à hauteur de 4,3 milliard d'euros, le Conseil d'administration d'Infrabel a approuvé le 18 décembre le «Plan Stratégique Pluriannuel d'Investissement 2018-2031» (PSPI), préparé à la demande du

Gouvernement. Le financement complémentaire de 1,149 milliard d'euros, proposé par le Gouvernement fédéral, permettra la relance des travaux du RER et la réalisation d'un certain nombre de priorités régionales (cf. chapitre 1.5).

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

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

Le Plan Stratégique Pluriannuel d'Investissement 2018-2031 sera prochainement officialisé par la signature d'un nouvel accord de coopération entre l'État fédéral et les Régions.





LES DÉCISIONS EUROPÉENNES

Les fonds européens réservés au mode ferroviaire dans le cadre financier multiannuel (Multiannual Financial Framework) sont toujours en baisse et baisseront encore après le Brexit, de sorte qu'il est permis de douter que le budget européen pourra fournir les ressources manquantes pour moderniser et digitaliser l'infrastructure européenne dans les années à venir.

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

L'une des priorités que la Commission européenne s'est fixées en 2017 est d'encourager les accords négociés afin d'améliorer la compréhension réciproque dans les interactions humaines au cœur du système ferroviaire. En effet, au cours d'un accident survenu en 2017 en Allemagne, la compréhension entre machinistes

et opérateurs des cabines de signalisation s'est avérée imparfaite et a posé la question de l'emploi des langues. Ce thème restera au sommet de l'agenda européen dans les années à venir et sera un point d'attention pour tous les gestionnaires d'infrastructure européens.

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

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



L'Europe a identifié 9 Core Networks Corridors multimodaux qui devraient être finalisés d'ici 2030. Trois d'entre eux traversent la Belgique: le North Sea-Baltic Corridor, le Rhine-Alpine Corridor et le North Sea-Mediterranean Corridor. D'ici 2030, les tronçons du réseau appartenant à ces corridors devront répondre à 5 critères, orientés principalement en faveur du trafic marchandises: être équipés pour les tractions électriques, supporter une charge de minimum 22,5 tonnes (fret) par essieu, autoriser une vitesse de référence (fret) de 100km/h minimum, être

équipés en ETCS (interopérabilité) et disposer de voies d'évitement de 750mètres (fret) régulièrement espacées. Le réseau ferroviaire belge répond aujourd'hui presque entièrement à ces exigences: un nombre limité de tronçons du réseau n'y répondant pas parfaitement ont été identifiés et font actuellement l'objet d'un examen.

5.

Risques auxquels l'entreprise est exposée

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

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

Cet Arrêté Royal prévoit aussi le gel du niveau de la redevance d'infrastructure en ce qui concerne le service public de transport intérieur de voyageurs à son niveau de 2014 indexé. Par rapport à la croissance prévue par la SNCB du nombre de trains-kilomètres jusqu'en 2020 et à l'évaluation du produit de la redevance d'infrastructure qui aurait dû s'ensuivre, cela signifie pour Infrabel des éco-

nomies complémentaires à réaliser à hauteur de quelque 18 millions d'euros en 2017 et 40 millions d'euros par an à partir de 2018.

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

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

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



Infrabel a donc fait le choix de préserver au maximum les investissements, notamment les investissements de remplacement, permettant ainsi de ne pas générer de nouvelles limitations de vitesse. L'entreprise poursuivra également la mise à quatre voies de la ligne 50 A et investira dans le rehaussement de quais. Les investissements de sécurité ne subissent quant à eux aucune réduction.

La période 2018 à 2020 verra également des réductions des dotations, ce qui représentera un grand défi pour Infrabel, tant sur le plan opérationnel (quant à la performance en baisse des lignes du réseau ferroviaire, par exemple) que financier.

Il est d'une importance capitale qu'à partir de 2020, il soit à nouveau possible de réaliser des investissements de remplacement supplémentaires dans l'infrastructure ferroviaire pour amorcer un rattrapage du retard accumulé. Sans ceux-ci, le maintien en état de certaines infrastructures finira par être irrécupérable, tant le volume de travaux à réaliser sera devenu physiquement insurmontable et avec, pour conséquence, une mise hors service totale des infrastructures concernées jusqu'à leur renouvellement complet.

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

fédérale nécessaire à l'exécution du PSPI.

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

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

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

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

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

- que la définition du projet ne connaisse aucun changement ;
- que tous les permis nécessaires soient délivrés dans le délai déterminé dans la fiche de projet, ce qui implique notamment qu'aucun recours ne soit introduit contre les permis délivrés ;
- que, malgré toutes les précautions prises par Infrabel et/ou la SNCB, il ne se présente pas de circonstances imprévues, lourdes de conséquences, indépendantes de la volonté des deux sociétés, et pour lesquelles elles peuvent valablement faire prévaloir un cas de force majeure ;

- que les versements du financement des travaux soient assurés par l'État, et le cas échéant par la Région, selon l'échéancier inclus dans la fiche de projet, sauf en cas de retard de planning: la mise à disposition des fonds pourra alors être rééchélonnée selon les besoins réels des chantiers.

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

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

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

L'investisseur privé dans le projet Diabolo a contractuellement le droit de mettre prématurément fin au Partenariat Public-Privé, si le nombre de voyageurs reste nettement sous les prévisions sur une période de douze mois. Le rétablissement du nombre de voyageurs après l'attentat du 22 mars 2016 s'est poursuivi en 2017 grâce à l'augmentation du nombre de voyageurs de l'Aéroport National. Les conséquences néfastes pour la concession Diabolo sont donc restées limitées et n'ont pas répondu aux exigences d'une fin anticipée.

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

À la suite d'un contrôle fiscal chez HR Rail, Infrabel a remboursé en 2015 une partie des recettes provenant de certaines exonérations de précompte professionnel reprises dans la déclaration de précompte professionnel 2013. En 2017, l'autorité de tutelle a cependant réagi positivement à la demande d'Infrabel de régulariser cela via les dotations d'exploitation, vu que la neutralité de la législation relative au plan de relance économique pour le résultat financier d'Infrabel n'a pas été respectée. Par précaution, la provision constituée pour les années d'imposition 2014 et 2015 est maintenue.

6. Recherche et développement

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

7.

Filiales

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

- TUC RAIL SA, active en matière d'études et de travaux d'infrastructure ferroviaire (99,98%)
- le Centre de Créosotage de Bruxelles SA, actif dans le domaine de l'imprégnation de traverses (51%)
- SPV Brussels Port SA (100%)⁵
- SPV Zwankendamme SA (100%)
- SPV 162 SA (100%)

Le 2 janvier a eu lieu l'opération de fusion entre TUC RAIL SA et Ixilio SA. Sur le plan fiscal et comptable, cette fusion a pris cours le 31 décembre 2016 à minuit. La fusion a été dictée par les importantes possibilités de synergie entre les deux entreprises, tant sur le plan opérationnel que financier. Cette fusion répond également à la demande du Gouvernement fédéral de rationaliser le nombre de filiales.

Infrabel a repris les parts de Transurb SA dans TUC RAIL SA pendant l'exercice 2017. Infrabel a vendu une seule part dans la firme TUC RAIL SA au Centre de créosotage de Bruxelles SA.

Infrabel possède, en outre, des participations diverses dans:

- HR Rail SA de droit public qui, conformément à l'Arrêté Royal du 11 décembre 2013, est l'employeur juridique de tous les membres du personnel (49%);
- AlphaCloud SA, qui propose des solutions pour la sauvegarde et le back-up de données informatiques dans le Data Center à Muizen (Malines) (50%);
- La SCRL Greensky (10%) et la SCRL SPS Fin (1,58%), toutes deux créées dans le cadre de projets d'énergie alternative;
- l'ASBL Liège Carex, qui réalise des études sur la construction d'un terminal trimodal (air, TGV et route) à Liège Airport (10%).

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

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

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

Ces GEIE visent la promotion et le développement du transport de fret par chemin de fer.

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

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

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

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

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

Données financières*

1. Modifications dans la présentation des comptes annuels et des règles d'évaluation

Une nouvelle catégorie d'immobilisations «Installations autres qu'installations d'atelier», avec une durée d'amortissement de 5 à 20 ans, a été ajoutée dans les règles d'évaluation. Par conséquent, les descriptions des catégories d'installations déjà existantes ont été clarifiées. Ces modifications n'ont aucune incidence sur le résultat, puisqu'il s'agit d'actifs immobilisés intégralement subsidiés.

**L'intégralité des comptes annuels fait partie du présent rapport et est située dans un document adjacent.*

2.

Compte de résultat

COMPTE DE RESULTAT (en millions €)	2016	2017
Produits d'exploitation	1.451,97	1.453,21
Chiffre d'affaires	1.128,72	1.129,05
- Redevance d'infrastructure	702,45	728,96
- Dotation de l'État	169,93	148,33
- Divers	256,34	251,76
Variations des produits finis, des en-cours de fabrication et des commandes en cours d'exécution	-2,55	0,48
Production immobilisée	308,65	306,77
Autres produits d'exploitation	17,15	16,91
Charges d'exploitation	1.398,92	1.372,21
Approvisionnements et marchandises	204,14	190,09
Services et biens divers	1.192,03	1.178,53
- Charges de personnel*	703,31	693,49
- Divers	488,72	485,04
Autres charges d'exploitation	2,75	3,59
Résultat d'exploitation brut récurrent (REBITDA)	53,05	81,00
Résultat d'exploitation non récurrent	8,96	1,39
Amortissements, réductions de valeur et provisions*	-629,15	-651,45
Résultat financier récurrent	557,14	617,27
Résultat financier non récurrent	-1,58	-0,29
RESULTAT GLOBAL (EBT)	-11,58	47,92

* Depuis 2017, les charges liées aux congés compensatoires et normaux non pris, ne sont plus comptabilisées comme des « Dotations aux provisions » vis-à-vis des « Provisions », mais comme des « Charges de personnel » vis-à-vis des « Comptes de régularisation ». Afin d'assurer la comparabilité entre les exercices comptables, les chiffres concernant l'exercice 2016 ont également été adaptés.

REBITDA

L'exercice 2017 se clôture sur un REBITDA de **81,0 millions €**, contre 53,1 millions € en 2016, soit une hausse de 27,9 millions €.

Cette évolution s'explique par :

- une hausse des produits d'exploitation de l'ordre de 1,2 million € (+0,1%) et
- une baisse des charges d'exploitation de l'ordre de 26,7 millions € (-1,9%).

La hausse des produits d'exploitation de 1,2 million € peut s'expliquer par :

- une hausse de la redevance d'infrastructure pour 26,5 millions €, et
- une hausse de la variation des stocks des encours de fabrication et des produits finis de 0,6 million €,
- compensée en partie par une baisse de la dotation de l'État pour 21,6 millions €,
- une baisse du chiffre d'affaires divers, principalement la construction d'installations ferroviaires et des contrats IT commandés par la SNCB, pour 4,6 millions €, qui n'est compensée que partiellement par une hausse de la variation des commandes en cours d'exécution pour 2,4 millions €,
- une baisse de la production immobilisée de 1,9 million €, et
- une baisse des autres produits d'exploitation pour 0,2 million €.

La baisse des charges d'exploitation de 26,7 millions € peut s'expliquer par les éléments suivants :

- une baisse de la consommation des approvisionnements et des marchandises de 14,1 millions €,
- une baisse des charges de personnel de 9,8 millions €, et
- une baisse des autres achats de services et biens divers pour 3,7 millions €,
- compensée en partie par une hausse des autres charges d'exploitation pour 0,9 million €.

EBT

Le résultat d'exploitation non récurrent s'élève à 1,4 million €, contre 9,0 millions € en 2016.

Ce résultat s'explique principalement par les plus-values réalisées sur des ventes de terrains.

Les amortissements et charges ayant trait aux réductions de valeur et aux provisions se sont élevés à 651,5 millions €, soit une hausse de 22,3 millions € par rapport à 2016. Les amortissements ont augmenté de 45,9 millions €, mais cette augmentation a été presque entièrement compensée par une hausse correspondante des amortissements sur subsides en capital, de sorte qu'il n'a pour ainsi dire pas impacté l'EBT. Principalement suite aux réductions de valeur moins élevées sur les créances commerciales, les charges liées aux réductions de valeur ont diminué de 2,1 millions €. Les coûts liés aux provisions ont diminué de 21,5 millions €, principalement à cause d'une légère hausse dans les taux d'intérêts à long terme avec un impact décroissant sur les provisions pour pensions et obligations similaires, comparé à une forte chute de ces taux d'intérêts en 2016 menant à un accroissement important de ces provisions.

Le résultat financier récurrent est positif et atteint 617,3 millions d'euros, soit une hausse de 60,1 millions € par rapport à 2016. Il comprend, d'une part, les produits financiers récurrents à hauteur de 725 millions €, dont 649,6 millions € se rapportant seulement aux amortissements sur subsides en capital, et, d'autre part, les charges financières récurrentes d'un montant de 107,8 millions €, dont 121,9 millions € de charges financières liées aux dettes et -14,2 millions € de reprises de provisions liées aux instruments financiers suite à la dépréciation du dollar US et à la baisse des taux d'intérêts à court terme.

Le résultat financier non récurrent est négatif et s'est élevé à -0,3 million €.

L'exercice 2017 se clôture donc sur **un résultat d'exploitation (EBT) global de 47,9 millions €** (2016: -11,6 millions €).

3. Bilan

* Depuis 2017, les charges liées aux congés compensatoires et normaux non pris, ne sont plus comptabilisées comme des « Dotations aux provisions » vis-à-vis des « Provisions », mais comme des « Charges de personnel » vis-à-vis des « Comptes de régularisation ». Afin d'assurer la comparabilité entre les exercices comptables, les chiffres concernant l'exercice 2016 ont également été adaptés.

ACTIF (en millions €)	2016	2017
I. Frais d'établissement	0,00	0,00
Actifs immobilisés	19.073,05	19.282,66
II. Immobilisations incorporelles	1.376,98	1.359,29
III. Immobilisations corporelles	17.621,37	17.847,13
IV. Immobilisations financières	74,70	76,24
Actifs circulants	2.889,99	2.805,84
V. Créances à plus d'un an	979,70	932,17
VI. Stocks et commandes en cours d'exécution	259,72	250,77
VII. Créances à un an au plus	361,22	345,15
VIII. Placements de trésorerie	556,58	542,12
IX. Valeurs disponibles	181,28	203,80
X. Comptes de régularisation	551,49	531,83
TOTAL DE L'ACTIF	21.963,04	22.088,50

PASSIF	2016	2017
Capitaux propres	16.714,22	16.994,31
I. Capital	875,28	770,08
II. Primes d'émission	299,32	299,32
III. Plus-values de réévaluation	61,92	57,76
IV. Réserves	17,17	17,17
V. Résultat reporté	-121,40	-121,40
Bénéfice de l'exercice à affecter		47,92
VI. Subsidés en capital	15.581,93	15.923,46
Provisions	432,15	413,46
VII. Provisions*	432,15	413,46
Dettes	4.816,67	4.680,73
VIII. Dettes à plus d'un an	2.879,29	3.070,79
IX. Dettes à un an au plus	1.070,19	752,38
X. Comptes de régularisation*	867,19	857,56
TOTAL DU PASSIF	21.963,04	22.088,50

Le total bilantaire d'Infrabel au 31.12.2017 s'élève à 22.088,5 millions €, soit une hausse de 125,5 millions € par rapport à l'année précédente (+ 0,6%).

La structure bilantaire reste marquée par un volume important d'actifs immobilisés (19.282,7 millions €). Il s'agit essentiellement d'immobilisations corporelles (17.847,1 millions €), mais également d'immobilisations incorporelles (1.359,3 millions €), parmi lesquelles figure le droit d'exploitation, et d'immobilisations financières (76,2 millions €).

L'accroissement des immobilisations de 209,6 millions € est dû aux investissements réalisés en 2017 à hauteur de 885,9 millions €. Ces augmentations sont partiellement compensées par les amortissements et les réductions de valeur sur les actifs immobilisés, et également par les mises hors service et ventes d'actifs immobilisés pour un montant de 676,3 millions €.

Parmi ces immobilisations corporelles, un montant de 77,0 millions €, versé à TUC RAIL comme acompte sur des travaux d'investissement, est acté et prélevé sur les subsides en capital.

Le reste de l'actif se compose d'actifs circulants (2.805,8 millions €), qui sont constitués de 1.277,3 millions € de créances, 745,9 millions € de placements de trésorerie et de valeurs disponibles, 250,8 millions € de stocks et de commandes en cours d'exécution et, enfin, 531,8 millions € de comptes de régularisation.

La baisse des actifs circulants de 84,2 millions d'euros est due à la baisse des créances de 63,6 millions €, des comptes de régularisation de 19,7 millions € et des stocks et commandes en cours de 9,0 millions €, en partie compensée par une hausse dans les placements de trésorerie et des valeurs disponibles de 8,1 millions €.

Le passif est composé de 16.994,3 millions € de capitaux propres, dont 15.923,5 millions € de subsides en capital, puis 413,5 millions € de provisions et 4.680,7 millions € de dettes, dont 3.070,8 millions € de dettes (brutes) à long terme, 752,4 millions € de dettes à court terme et pour 857,5 millions € de comptes de régularisation.

Les capitaux propres ont augmenté de 280,1 millions € en raison de l'accroissement des subsides en capital et du profit de l'année, en partie compensé par une diminution du capital et des plus-values de réévaluation. La diminution du capital de 105,2 millions € s'explique par l'approbation par l'Assemblée Générale du 17 mai 2017 du transfert du capital vers les subsides en capital en exécution de l'art. 355 de la Loi du 20 juillet 2006. Les provisions ont diminué de 18,7 millions €, principalement suite à la baisse des provisions pour instruments financiers due à la dépréciation du dollar US et à la baisse des taux d'intérêts à court terme, et suite à une légère baisse des provisions liées au personnel.

La diminution des dettes de l'ordre de 135,9 millions € est le résultat de la baisse de 317,8 millions € des dettes à court terme et de la diminution de 9,6 millions € des comptes de régularisation, compensée en partie par la hausse de 191,5 millions € des dettes à long terme. La baisse des dettes à court terme est principalement due à la reclassification de 260 millions € vers les dettes à long terme, qui suit la décision d'un investisseur d'exercer son option de prolongation de deux ans de deux prêts existants. De plus, ces dettes diminuent suite aux amortissements sur les emprunts et à la diminution des dettes commerciales, compensée en partie par des reclassifications de la partie à court terme des dettes à long terme du long terme vers le court terme et par des dépôts plus élevés des filiales d'Infrabel. Les dettes à long terme augmentent principalement suite aux reclassifications susmentionnées.

4.

Continuité

Le Conseil d'administration constate qu'il ressort du bilan une perte reportée à hauteur de 73,5 millions €, mais note également que :

- Cette perte reportée est quasi entièrement la conséquence de la scission partielle en 2014 de la SNCB-Holding dans le cadre de la réforme du Groupe SNCB, ce qui a entraîné la reprise de 126,9 millions € de pertes reportées. Précédemment, Infrabel présentait un résultat reporté positif;
- Ces dernières années, l'EBT se situe autour du break-even. En 2017, l'EBT est positif et s'élève à 47,9 millions €;
- La perte reportée de 73,5 millions € doit être comparée à des capitaux propres totaux de 17,0 milliards €;
- Infrabel entretient des liens étroits avec l'État fédéral, actionnaire à 99,3%;
- L'équilibre financier est garanti par la loi, notamment via l'article 47, §1^{er}, du Code ferroviaire, tel qu'inséré par la loi du 15 juin 2015, qui prévoit que l'État fédéral doit prendre les mesures appropriées si, par rapport à une période de maximum 5 ans, les revenus d'Infrabel ne couvrent pas les charges liées à l'infrastructure ferroviaire.

Eu égard à ces éléments, le Conseil d'administration est dès lors d'avis que la perte reportée n'est pas de nature à compromettre la continuité de la société et que l'application des règles d'évaluation dans l'hypothèse de continuité est par conséquent bien justifiée.



5.

Affectation du résultat

Le résultat à affecter s'élève à	
- Résultat à affecter de l'exercice	47.921.717,88€
- Résultat reporté de l'exercice précédent	-121.401.917,80€
- Résultat à affecter	-73.480.199,92€

Le Conseil d'administration propose l'affectation de résultat suivante	
- Report au prochain exercice	-73.480.199,92€





6. Risques et incertitudes liés à l'utilisation d'instruments financiers

Infrabel mène une gestion active en vue de maîtriser les risques de liquidité, de change, d'intérêt et de crédit. À cet effet, elle a arrêté une politique financière, approuvée par le Conseil d'administration, par laquelle cette gestion des risques est strictement réglementée.

Pour gérer les risques financiers, on peut faire appel à des contrats à terme et à des produits dérivés. Infrabel utilise des swaps d'intérêts et des swaps de devises dans le cadre de la couverture des risques d'intérêt et risques de change.

Toute transaction relative aux taux d'intérêt et taux de change doit être liée à une transaction commerciale sous-jacente.

RISQUE DE LIQUIDITÉ

Lorsque des financements sont contractés, on tient compte de l'évolution prévue des cash flows futurs, dans le but d'équilibrer les flux de trésorerie d'entrée et de sortie. Les placements et emprunts doivent être alignés les uns sur les autres de façon à limiter au maximum les risques au niveau interne.

Par ailleurs, le risque de liquidité est couvert par un étalement des échéances de la dette dans le temps. La durée résiduelle pondérée de la dette à long terme est en principe fixée à 5 ans minimum.

RISQUE DE CHANGE

Un risque de change dans le cadre de financements doit toujours être entièrement couvert. Quand un risque de change se produit dans le cadre de dépenses d'exploitation ou d'investissements, le risque maximal encouru ne peut pas dépasser la contre-valeur d'EUR 100.000 par devise étrangère, s'il s'agit du USD, GBP ou CHF. Pour toutes les autres devises étrangères confondues, le risque maximal encouru ne peut pas dépasser la contre-valeur totale d'EUR 100.000.

RISQUE DE TAUX D'INTÉRÊT

La partie de la dette totale qui est financée sur la base d'un taux d'intérêt flottants est soumise à un risque de taux d'intérêt. La politique financière, telle qu'approuvée par les Organes de gestion, permet de conclure des financements à taux flottant pour un maximum de 40% de la dette totale à long terme. La répartition actuelle des dettes respecte largement cette ligne de conduite. Les adaptations des positions en taux flottants vers taux fixes s'opèrent si nécessaire via des swaps de taux d'intérêt. En plus, une partie importante de l'encours des dettes est couverte par des engagements de l'État belge envers Infrabel.

RISQUE DE CRÉDIT

En application de la politique financière, des liquidités devenant éventuellement disponibles sont placées auprès d'un certain nombre d'institutions financières à hauteur d'un montant maximal autorisé, qui est tributaire du rating de chaque contrepartie financière, et pour une période de 12 mois maximum. Les montants restants sont placés auprès de l'Agence de la Dette de l'État belge. Le risque de contrepartie s'en trouve réduit au minimum; en outre, le rating de toutes les contreparties est actualisé toutes les deux semaines. Le risque de concentration est couvert par la limitation prévoyant que maximum 50% des liquidités d'Infrabel peuvent être placés auprès de la même contrepartie.

Pour les produits dérivés, le risque de crédit vis-à-vis des contreparties doit être réparti et couvert systématiquement par une garantie en liquidités, appelée «collatérale», réglée par les contrats CSA (Credit Support Annex). Dans le cadre de contrats de ce type, on calcule régulièrement quel montant net devrait être payé soit par Infrabel, soit par la contrepartie, en cas d'annulation à la valeur de marché actuelle de l'encours intégral des produits dérivés conclus entre les contreparties et par lequel le risque est limité à un montant maximum qui varie en fonction du rating de la contrepartie.

Dans le cadre de la gestion normale de l'entreprise, Infrabel est théoriquement aussi exposée à des risques de crédit sur ses créances commerciales et financières. Le risque de crédit sur les créances commerciales et autres débiteurs est néanmoins faible, étant donné que ses principaux débiteurs sont l'État belge et les opérateurs ferroviaires.





7. Missions complémentaires confiées aux commissaires

Pendant l'exercice comptable 2017, une mission de contrôle complémentaire a été confiée aux commissaires, concernant l'établissement d'un rapport spécial destiné à la FSMA relatif au respect des obligations découlant du Règlement 648/2012 du 4 juillet 2012 («Obligation EMIR») pour un montant de 7.000 €.

Corporate governance

L'objectif de ce chapitre est de faire connaître les règles de fonctionnement de la Société à la lumière des principes de la Corporate Governance.

1. Conseil d'administration

Composition

En 2017, le Conseil d'administration était composé comme suit:

- Monsieur Herman DE BODE, Président du Conseil;
- Monsieur Luc LALLEMAND, Administrateur délégué;
- Monsieur Jan CORNILLIE;
- Monsieur Jacques ETIENNE;
- Monsieur Ruben LECOK;
- Madame Sylviane PORTUGAELS;
- Monsieur Pierre PROVOST;
- Madame Florence REUTER;
- Madame Maria VAN DE WIELE (Mieke OFFE-CIERS);
- Madame Karin GENOE;
- Madame Ingrid CEUSTERS;

- Monsieur Laurent VRIJDAGHS;
- Monsieur Karel STESENS;
- Monsieur Antoine DE BORMAN.

Modifications intervenues en 2017:

Les deux administrateurs indépendants répondant aux critères énumérés à l'article 526 ter du Code des sociétés et nommés par l'assemblée générale, conformément à l'art. 207 de la loi du 21 mars 1991 (art 7 L. 03/08/2016), sont:

- Monsieur Pierre PROVOST;
- Madame Karin GENOE.

Les représentants des Régions au sein du Conseil, nommés conformément à l'AR du 25 avril 2014 relatif à la représentation des Régions dans les conseils d'administration d'Infrabel et de la SNCB et dans le comité d'orientation RER de la SNCB, sont:



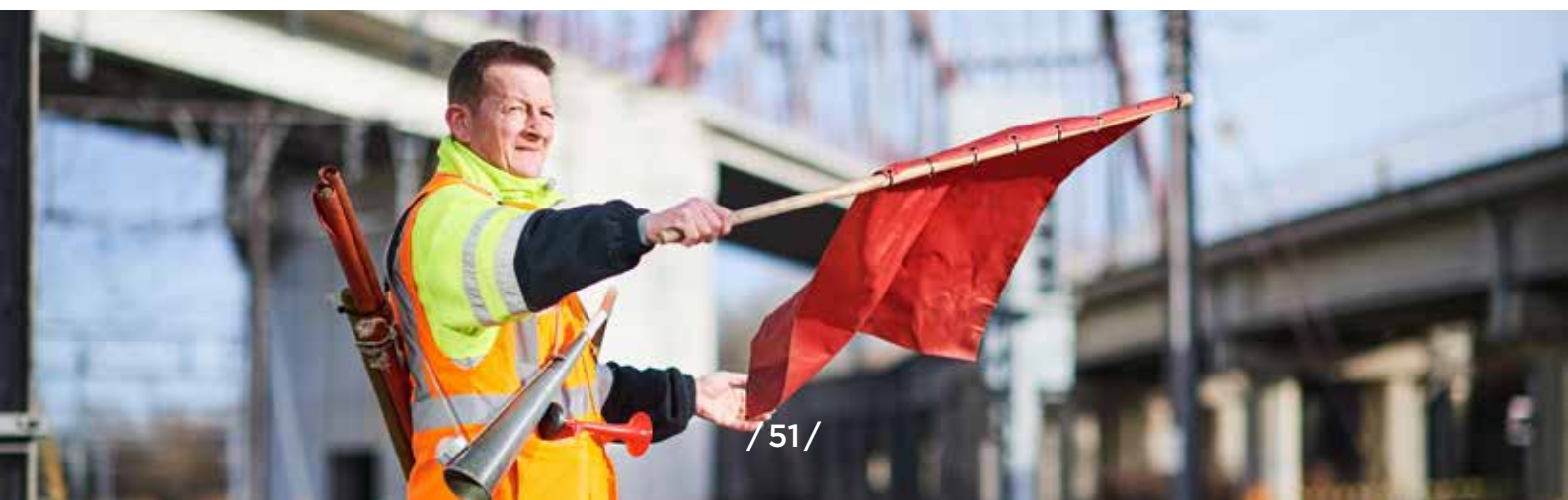
- Monsieur Karel STESENS, pour la Région bruxelloise;



- Monsieur Antoine DE BORMAN, pour la Région wallonne;



- Monsieur Herman DE BODE, pour la Région flamande.



Fonction principale exercée en 2017 en dehors d'Infrabel par les administrateurs non exécutifs

- Monsieur Herman DE BODE, Senior advisor auprès du Vice-Premier ministre et ministre de la Sécurité et de l'Intérieur, chargé de la Régie des Bâtiments;
- Madame Maria VAN DE WIELE, Senior partner Interelgroup SA;
- Monsieur Laurent VRIJDAGHS, Administrateur général de la Régie des Bâtiments;
- Monsieur Jan CORNILLIE, Directeur Service d'études sp.a;
- Monsieur Jacques ETIENNE, juriste retraité;
- Madame Sylvianne PORTUGAELS, Directrice générale du CHR Citadelle (Liège);
- Monsieur Ruben LECOK, Directeur de la Politique Générale auprès de la Cellule Stratégique du Vice-Premier Ministre et Ministre de la Coopération au Développement, de l'Agenda numérique, des Télécommunications et de la Poste;
- Monsieur Pierre PROVOST, Directeur du cabinet de Fadila Laanan, Secrétaire d'État du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, Propreté publique et Collecte et Traitement des Déchets, Recherche scientifique, Infrastructures sportives communales et Fonction publique jusqu'au 31 mai 2017, Project Manager ASBL Brussels Major Events à partir du 6 novembre 2017
- Madame Karin GENOE, Administratrice déléguée de Vias institute;
- Madame Ingrid CEUSTERS, CEO du Groupe Hugo Ceusters-SCMS;
- Madame Florence REUTER, Bourgmestre de Waterloo;
- Monsieur Karel STESENS, retraité;
- Monsieur Antoine DE BORMAN, Directeur du CEPESS, Centre d'Études Politiques, Économiques et Sociales.





Nomination des Administrateurs

À l'exception des deux administrateurs qui répondent aux critères énumérés à l'article 526ter du Code des sociétés et qui sont nommés par l'assemblée générale, le Roi nomme les administrateurs par arrêté délibéré en Conseil des ministres.

Les administrateurs sont choisis en fonction de la complémentarité de leurs compétences telles 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.

Le Conseil d'administration comprend trois représentants des autorités régionales, étant entendu que

- 1° un membre est nommé par le Roi sur la proposition du Gouvernement de la Région flamande;
- 2° un membre est nommé par le Roi sur la proposition du Gouvernement de la Région wallonne;
- 3° un membre est nommé par le Roi sur la proposition du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale.

Fonctionnement

En 2017, le Conseil d'administration s'est réuni **11 fois**.

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.

§ 2. Le Conseil d'administration peut déléguer au Comité de direction en tout ou en partie les compétences visées au § 1^{er}, à l'exception de:

- 1° l'approbation du contrat de gestion, de même que de toute modification de celui-ci;*
- 2° l'élaboration du plan d'entreprise et la définition de la politique générale;*
- 3° le contrôle du Comité de direction, notamment en ce qui concerne l'exécution du contrat de gestion;*
- 4° les autres compétences qui sont réservées au conseil d'administration par le présent titre et, si l'entreprise publique a la forme de société anonyme de droit public, par les lois coordonnées sur les sociétés commerciales.»*

Délégations de pouvoirs

La dernière version du «Règlement des (sub)délégations de pouvoirs et des pouvoirs de signature» a été approuvée par le Conseil d'administration du 27 novembre 2015 et publiée dans les annexes du Moniteur Belge du 23 septembre 2016.

Décisions prises par écrit

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).

Dans le courant de 2017, le Conseil **n'a pas utilisé cette procédure**.

Intérêt opposé de nature patrimoniale

En 2017, la procédure telle que prescrite à l'article 523 du Code des Sociétés: si un administrateur a, directement ou indirectement, un intérêt opposé de nature patrimoniale à une décision ou à une opération relevant de la compétence du Conseil d'administration, **n'a trouvé application en aucun cas**.

Charte de l'Administrateur

La «Charte de l'Administrateur» fait partie du règlement d'ordre intérieur du Conseil d'Administration.

Elle est d'application 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 toute circonstance 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 constitué en son sein un Comité d'Audit et un Comité de Nominations et de Rémunération, conformément aux articles 210 et 211 de la loi du 21 mars 1991.

2. Comité d'audit

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

Composition

Le Comité est composé comme suit :

- Monsieur Laurent VRIJDAGHS,
Président du Comité d'audit;
- Madame Maria VAN DE WIELE;
- Monsieur Ruben LECOK;
- Monsieur Pierre PROVOST.

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.

Modifications intervenues en 2017

Le Conseil d'administration du 20 février 2017 a désigné Monsieur Ruben LECOK comme membre du Comité d'audit en remplacement de Madame Lieve SCHUERMANS.

Fonctionnement

Au cours de l'année 2017, le Comité s'est réuni **5 fois**.

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 à travers l'examen des informations financières, notamment les comptes annuels, le rapport annuel 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 :

- 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 I-AI, 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 I-AI;
- 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 I-AI 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 I-AI 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 de l'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 jugé nécessaire par le Conseil d'administration.





3. Comité de Nominations 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.

Composition

Le Comité est composé comme suit :

- Madame Christine VANDERVEEREN,
Présidente du Comité de nominations et de rémunération;
- Monsieur Luc LALLEMAND;
- Monsieur Jan CORNILLIE;
- Monsieur Jacques ETIENNE.

Modifications intervenues en 2017

Par la nomination d'un nouveau Président du Conseil d'administration au 1^{er} janvier 2017, Mme Christine VANDERVEEREN a été remplacée de plein droit par M. Herman DE BODE comme Président du Comité de Nominations et de Rémunération.

Fonctionnement

En 2017, il s'est réuni **3 fois**.

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. Comité de direction

Composition

Le Comité de direction est composé comme suit:

- Monsieur Luc LALLEMAND, Administrateur délégué;
- Monsieur Luc VANSTEENKISTE, Directeur général Asset Management;
- Madame Ann BILLIAU, Directrice générale Traffic Management & Services;
- Monsieur Dirk DEMUYNCK, Directeur général Build, jusqu'au 31 mars 2017;
- Madame Christine VANDERVEEREN, Directrice générale Finance and Business Administration, à partir du 1^{er} avril 2017.

Règles régissant leur nomination et leur révocation

«Les Directeurs généraux sont nommés par le Conseil d'administration, sur 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).

Modifications intervenues en 2017

Le 31 mars 2017, M. Dirk DEMUYNCK a pris sa retraite.

Conformément à la loi du 21 mars 1991 relative à la réforme des entreprises publiques, aux Statuts d'Infrabel et sur avis positif du Comité de Nominations et de Rémunération, le Conseil d'administration du 28 mars 2017 a décidé de désigner Mme Christine VANDERVEEREN en tant que membre du Comité de direction d'Infrabel avec effet au 1^{er} avril 2017 pour un mandat de six ans.

Fonctionnement

Au cours de l'année 2017, le Comité de direction s'est réuni **33 fois**. Il y a eu 3 procédures écrites.

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 et du 28 octobre 2010 et du 25 mars 2014 a désigné M. Luc VANSTEENKISTE comme Directeur général détenteur de la deuxième signature.

Préparation des décisions

Les décisions du Comité de direction sont préparées par l'Executive Committee. Il s'agit d'une assemblée informelle dans laquelle siègent, outre les membres du Comité de direction, les autres Directeurs d'Infrabel.

5. Contrôle

Commissaires du Gouvernement

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).

Ils 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.

Les Commissaires du Gouvernement auprès d'Infrabel étaient:

- Monsieur David WEYTSMAN, nommé par Arrêté Royal du 26 février 2015, jusqu'au 30 novembre 2017;
- Monsieur Maxime SEMPO, nommé par Arrêté Royal du 26 février 2015;
- Monsieur Martin DE BRABANT, nommé par Arrêté Royal du 19 novembre 2017, à partir du 1^{er} décembre 2017.

Modifications intervenues en 2017

Démission honorable de son mandat de Commissaire du Gouvernement auprès d'Infrabel a été donnée à Monsieur David WEYTSMAN, à partir du 1^{er} décembre 2017 par Arrêté Royal du 19 novembre 2017.

Par Arrêté Royal du 19 novembre 2017, Monsieur Martin DE BRABANT a été nommé Commissaire du Gouvernement auprès d'Infrabel en remplacement de Monsieur David WEYTSMAN, à partir du 1^{er} décembre 2017.



Rémunération

La loi du 21 mars 1991 (art. 213 § 1) prévoit que le Roi règle la rémunération des Commissaires du Gouvernement. Cette rémunération est à charge d'Infrabel. Elle a été fixée par Arrêté Royal du 4 juillet 2008.

Pour l'exercice 2017, il a été liquidé les indemnités suivantes :

- La partie forfaitaire indexée de janvier à juin (= X 1,6406) s'élève à € 1.845,66 bruts/6 mois, soit € 307,61 bruts/mois; la partie forfaitaire indexée de juillet à décembre (= X 1,6734) s'élève à € 1.882,56 bruts/6 mois, soit € 313,76 bruts/mois.
- La partie variable indexée s'élève à € 7.456,50 bruts/an, payée proportionnellement à la présence au Conseil d'administration.

	Forfaitaire	Variable	TOTAL
M. David WEYTSMAN <i>Commissaire du Gouvernement</i>	3.402,16€	€6.710,85€ (9 réunions /9)	€10.113,01
M. Maxime SEMPO <i>Commissaire du Gouvernement</i>	€3.715,92	€7.456,50 (10 réunions /10)	€11.172,42
M. Martin DE BRABANT <i>Commissaire du Gouvernement</i>	€313,76	€745,65 (1 réunion /1)	€1.059,41



Collège des Commissaires

L'article 25 §1 de la loi du 21 mars 1991 précise que «Le contrôle de la situation financière, des comptes annuels et de la régularité, au regard de la loi et du statut 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.

Sur la proposition du Comité d'entreprise stratégique et du Conseil d'administration, l'Assemblée Générale du 17 mai 2017 a confié le mandat de commissaire-réviseur aux sociétés KPMG & BDO, pour les exercices sociaux 2017 à 2019.

Leur mandat s'inscrit dans la mission légale de contrôle externe des comptes statutaires et consolidés d'Infrabel.

L'Assemblée Générale du 17 mai 2017 a pris connaissance de la décision de l'Assemblée Générale de la Cour des Comptes du 5 octobre 2016 de reconduire les mandats de Messieurs Michel de FAYS et Rudi MOENS, conseillers auprès de la Cour des Comptes, comme membres du Collège des Commissaires d'Infrabel, et ce pour une période de trois ans.

Les membres de ce Collège sont :

- la société KPMG Réviseurs d'entreprises SCRL, représentée par Monsieur Erik CLINCK;
- la société BDO Réviseurs d'entreprises SCRL, représentée par Monsieur Félix FANK;
- Messieurs Michel de FAYS et Rudi MOENS, Conseillers à la Cour des comptes.



6. Mandats dans les filiales et sociétés à participation

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

Au 31 décembre 2017, Infrabel comptait 16 filiales et sociétés en participation. Dans 15 de ces filiales, des mandats sont exercés par des membres des organes de gestion et par du personnel d'Infrabel.

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

- Monsieur Luc LALLEMAND, Président TUC RAIL, Administrateur GEIE Rail Freight Corridor North Sea-Mediterranean, Administrateur HR Rail;
- Monsieur Luc VANSTEENKISTE, Administrateur TUC RAIL, Président CCB, Woodprotect Belgium;
- Madame Ann BILLIAU, Administratrice TUC RAIL, Présidente GEIE Rail Freight Corridor North Sea-Mediterranean, Vice-Présidente RailNet Europe;
- Monsieur Dirk DEMUYNCK, Administrateur délégué TUC RAIL (jusqu'au 31/03/2017), Président Ixilio (jusqu'au 02/01/2017);
- Monsieur Jochen BULTINCK, Administrateur délégué TUC RAIL (à partir du 01/04/2017)
- Madame Christine VANDERVEEREN, Administratrice TUC RAIL, Administratrice Ixilio (jusqu'au 02/01/2017), Présidente SPV 162, Présidente SPV Zwankendamme, Présidente SPV Brussels Port, Administratrice Rail Facilities, Administratrice AlphaCloud;
- Monsieur Eric MERCIER, Administrateur délégué Ixilio (jusqu'au 02/01/2017), Administrateur TUC RAIL (à partir du 02/01/2017), Président AlphaCloud;
- Madame Cecilia MAES, Administratrice Ixilio (jusqu'au 02/01/2017), Administratrice SPV Zwankendamme, Administratrice SPV 162, Administratrice SPV Brussels Port, Administratrice CCB et Administratrice Woodprotect Belgium;
- Monsieur Koen DE WITTE, Administrateur SPV Zwankendamme, Administrateur SPV 162, Administrateur SPV Brussels Port;
- Monsieur Alex RAVIART, Administrateur Ixilio (jusqu'au 02/01/2017);

- Monsieur Richard MARCELIS, Administrateur CCB, Woodprotect Belgium, Greensky et de SPS Fin;
- Monsieur Paul GODART, Administrateur Woodprotect Belgium, Administrateur CCB;
- Monsieur Michel GEUBELLE, Membre du Management Board du GEIE Corridor Rhine-Alpine, Membre du Management Board du GEIE Rail Freight Corridor North Sea-Mediterranean, Membre du Management Board du GEIE Rail Freight Corridor North Sea-Baltic, Représentant Infrabel à la General Assembly de RailNet Europe;
- Monsieur Frédéric NYSENS, Administrateur Liège Carex.

Charte de gouvernance des filiales

La Charte de gouvernance des filiales s'adresse aux représentants d'Infrabel dans ses filiales. Elle garantit le droit à l'information de l'actionnaire Infrabel vis-à-vis de ses filiales, sous-filiales ou participations.

Les points-clés de la Charte sont :

- Infrabel dispose d'un droit de regard sur les affaires de ses filiales, sous-filiales ou participations mais ne peut s'immiscer dans leur organisation interne ou dans la gestion de leurs affaires, leur autonomie devant en tout temps être respectée;
- le droit de regard d'Infrabel dont question à l'alinéa précédent ne va pas au-delà de ce qui ressort explicitement du Code des sociétés, de la doctrine ou de la jurisprudence;
- les lignes directrices concernant le statut des représentants d'Infrabel lorsqu'ils exercent un mandat dans une filiale, sous-filiale ou société dans laquelle Infrabel détient une participation, comment ils sont choisis au sein d'Infrabel, quelles idées ils sont invités à véhiculer dans les organes de gestion dans lesquels ils représentent Infrabel ou encore comment

l'information circule entre Infrabel, ses filiales, sous-filiales ou participations ;

- si des comités ont été créés au sein des filiales, sous-filiales ou participations d'Infrabel, l'information sera communiquée à Infrabel par leur intermédiaire.

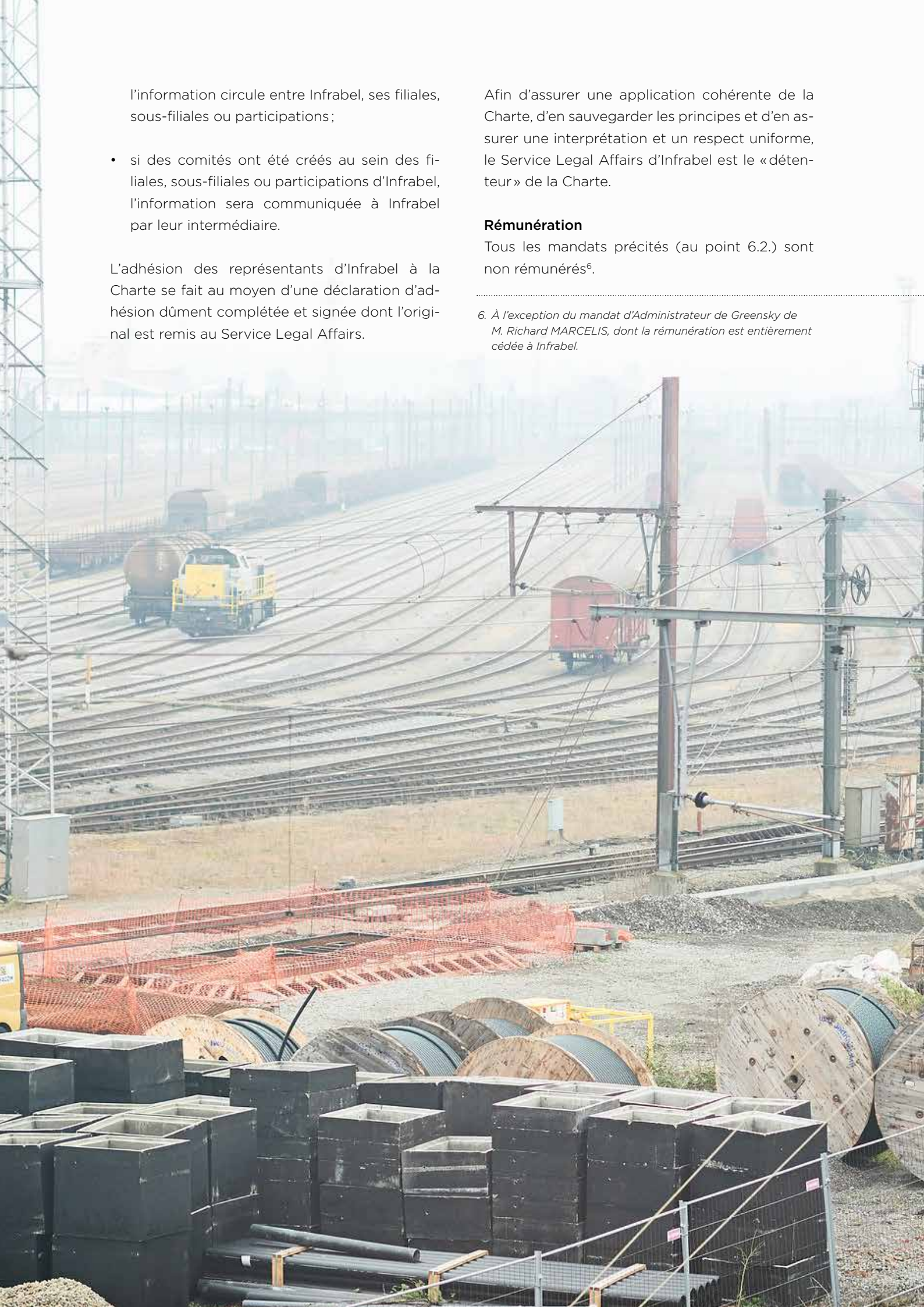
L'adhésion des représentants d'Infrabel à la Charte se fait au moyen d'une déclaration d'adhésion dûment complétée et signée dont l'original est remis au Service Legal Affairs.

Afin d'assurer une application cohérente de la Charte, d'en sauvegarder les principes et d'en assurer une interprétation et un respect uniforme, le Service Legal Affairs d'Infrabel est le « détenteur » de la Charte.

Rémunération

Tous les mandats précités (au point 6.2.) sont non rémunérés⁶.

6. À l'exception du mandat d'Administrateur de Greensky de M. Richard MARCELIS, dont la rémunération est entièrement cédée à Infrabel.



Rapport de rémunération

Politique relative à la rémunération des administrateurs, des membres du Comité de direction, des autres dirigeants et des délégués à la gestion journalière de la société, ainsi que pour fixer la rémunération individuelle des administrateurs, des membres du Comité de direction, des autres dirigeants et des délégués à la gestion journalière de la société.

Conseil d'administration

La procédure suivie est conforme à l'article 22 de la procédure prescrite des statuts:

«L'Assemblée Générale fixe la rémunération des membres du Conseil d'administration sur proposition du Comité de Nominations et de Rémunération.»

Comité de direction

La procédure suivie est conforme à l'article 211, §2, 2 de la loi du 21 mars 1991 concernant la réforme de certaines entreprises publiques économiques:

«Le Conseil d'administration détermine, sur proposition du Comité de Nominations et de Rémunération, la rémunération et les avantages accordés aux membres du Comité de direction et aux cadres supérieurs. Le Comité suit ces questions de manière continue.»

Politique de rémunération adoptée pendant l'exercice social faisant l'objet du rapport de gestion.

Conseil d'administration

La rémunération du Président se compose d'une partie annuelle fixe qui s'élève à € 27.200 et d'une partie variable constituée par les jetons de présence aux réunions.

Ces jetons sont de:

- € 500 par Conseil;
- € 400 par Comité auquel il participe.

En outre, il perçoit une indemnité annuelle pour frais de fonctionnement de € 2.400.

La rémunération des autres Administrateurs (à l'exception de l'Administrateur délégué) se compose d'une partie annuelle fixe qui s'élève à € 13.600 et d'une partie variable constituée des jetons de présence.

Ces jetons sont de:

- € 500 par Conseil;
- € 400 par réunion des autres Comités.

En outre, ils perçoivent une indemnité annuelle pour frais de fonctionnement de € 1 200.

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

Comité de direction

En contrepartie de l'exercice de leur mandat, les Directeurs Généraux touchent une rémunération fixe et une indemnité de fonction mensuelle, un pécule de vacances, une prime annuelle, ainsi qu'une prime de gestion variable.

La rémunération est conforme aux accords passés avec l'autorité de tutelle en 2014, à savoir € 180.000 de rémunération fixe et maximum € 50.000 de rémunération variable par an. Ces montants sont indexés.

Pour les deux prochains exercices, aucune modification à la politique de rémunération n'est prévue.

Administrateur délégué

En contrepartie de l'exercice de son mandat, l'Administrateur délégué, perçoit les émoluments suivants:

- une partie fixe de € 230.000 bruts par an, payable en douze mensualités de € 19.166,67;
- une partie variable de maximum € 60.000 bruts par an, dont le montant est déterminé par le Conseil d'administration d'Infrabel sur base de la réalisation d'objectifs déterminés par le Conseil d'administration d'Infrabel.

Ces montants sont indexés une fois par an.

Tous les frais encourus par l'Administrateur délégué dans l'exercice de son mandat sont pris en charge par Infrabel.

Infrabel supporte le coût des primes d'assurances

pour une couverture d'assurances conforme au marché en matière de responsabilité pour l'exercice du mandat d'Administrateur délégué et du mandat d'Administrateur.

Dispositions en matière de recouvrement

Le contrat ne comprend pas de dispositions relatives à un droit de réclamation, en faveur de l'entreprise, de la rémunération variable vis-à-vis des membres du Comité de direction, si celle-ci a été accordée sur base d'informations financières incorrectes.

Vu que les KPI pour la détermination de la rémunération financière ne dépendent pas principalement d'informations financières, il n'est pas jugé nécessaire de prévoir une telle disposition.



Rémunérations des Administrateurs et autres avantages des Administrateurs non exécutifs et des Managers exécutifs en leur qualité de membre du Conseil en rapport avec l'exercice social faisant l'objet du rapport de gestion.

Nom	Taux de présence aux réunions du Conseil et des Comités d'Infrabel			Rémunération (brute) des Administrateurs
	Conseil (total 10)	Comité d'Audit (total 5)	Comité de Nominations et de Rémunération (total 3)	Conseil et autres Comités (€)
HERMAN DE BODE	10		3	33.400,04
Maria VAN DE WIELE	10	5		20.599,96
Laurent VRIJDAGHS	10	5		20.599,96
Jan CORNILLIE	8		3	18.799,96
Jacques ETIENNE	10		3	19.799,96
Sylvianne PORTUGAELS	10			18.599,96
Ruben LECOK	10	5		20.599,96
Pierre PROVOST	10	2		19.399,96
Karin GENOE	9			18.099,96
Florence REUTER	10			18.599,96
Ingrid CEUSTERS	9			18.099,96
Karel STESENS	9			18.099,96
Antoine DE BORMAN	10			18.599,96

La rémunération annuelle et les jetons de présence ne sont payés qu'aux Administrateurs non exécutifs. En sa qualité de membre du Conseil d'administration, l'Administrateur délégué ne reçoit pas de rémunération.

Critères d'évaluation pour les rémunérations des Managers exécutifs liées aux prestations.

Sur proposition du Comité de Nominations et de Rémunération, le Conseil d'administration du 28 mai 2009 a marqué son accord sur l'introduction de principes de performance management pour le CEO, les Directeurs généraux et pour les Cadres supérieurs.

Il a fixé les critères d'évaluation, par le biais de targets effectifs, de résultats minimaux et maximaux.

Les targets sont déterminés chaque année pour l'année suivante. Les rémunérations variables pour le CEO et les Directeurs généraux sont calculées à l'aide des scores réalisés.

Pour les autres dirigeants, Heads of, Managers et Experts d'un haut niveau, un performance management proces I-perform tient en partie compte de la méthode utilisée pour les membres du Comité de direction et introduit également des éléments spécifiques propres au domaine de résultats de chaque dirigeant.

L'évaluation objective se fait sur base des résultats d'entreprise, divisés en six grands domaines partiels.

Le poids respectif accordé à chacun des domaines partiels est différent pour le CEO et pour les différents Directeurs généraux, en fonction de son importance pour la fonction concernée.

	CEO	Directeurs généraux
1. Sécurité	20 %	de 20 à 25 %
2. Ponctualité	17,5 %	de 15 à 21,5 %
3. Résultats financiers	15 %	de 5 à 15 %
4. Exécution des investissements	5 %	de 5 à 25 %
5. Exécution du plan stratégique	7,5 %	de 8,5 à 10 %
6. Exécution du contrat de gestion	15 %	de 5 à 7,5 %
SOUS-TOTAL	80 %	80 %
Évaluation individuelle	20 %	20 %
TOTAL	100 %	100 %

Sur proposition du Comité de Nominations et de Rémunération, le Conseil d'administration du 28 novembre 2017 a marqué son accord sur une simplification du système de Performance management. Ce nouveau système est d'application depuis le 1^{er} janvier 2018.

Rémunération du CEO pour l'exercice social faisant l'objet du rapport de gestion.

Bonus cash à long terme payé au CEO en rapport avec l'exercice social faisant l'objet du rapport de gestion	
Nom	Luc LALLEMAND
Statut	Les prescriptions de l'art. 209 de la loi du 21 mars 1991 concernant les membres du Comité de direction (Partie 6) s'appliquent également à l'Administrateur délégué.
Rémunération fixe	239.851,64 € indemnité brute comme indépendant (pour la période allant du 1 ^{er} janvier 2017 au 31 décembre 2017)
Rémunération variable	62.570,00 € (pour la période allant du 1 ^{er} janvier 2017 au 31 décembre 2017)
TOTAL	302.421,64 €
Pension	<p>Aucun plan de pension complémentaire n'est prévu.</p> <p>Aucune assurance de groupe n'est prévue.</p> <p>En cas de mise à la retraite ou de décès dans le cours ou à l'expiration de l'exercice du mandat, le traitement servant de base au calcul de la pension de retraite (ou de survie) de la personne exerçant ou ayant exercé les fonctions d'Administrateur délégué sera fixé comme suit: le mois précédant la mise à la retraite ou le mois du décès en service, un traitement tenant compte de la durée des services accomplis tant dans les fonctions inférieures que dans celles d'Administrateur délégué sera alloué; il se composera par conséquent de la somme de deux quotités:</p> <p>a. une quotité égale au produit du dernier traitement global atteint par l'intéressé dans la fonction inférieure au moment de sa mise à la retraite (ou de son décès en service) par une fraction dont le dénominateur représente le nombre total d'années de service et le numérateur ce même nombre d'années, abstraction faite des services rendus en qualité d'Administrateur délégué;</p> <p>b. une quotité égale au produit du dernier traitement global acquis en qualité d'Administrateur délégué par une fraction dont le dénominateur représente le nombre total d'années de service et le numérateur le nombre d'années accomplies en tant qu'Administrateur délégué.</p>
Autres avantages	Voiture de société pour 4.173,51 €
Bonus cash à long terme payé au CEO en rapport avec l'exercice comptable	Aucun

Sur une base globale, le cash bonus à long terme payé aux autres membres du management exécutif (en dehors du CEO) en rapport avec l'exercice comptable faisant l'objet du rapport de gestion.

Sur une base globale et en rapport avec l'exercice comptable faisant l'objet du rapport de gestion: la rémunération des autres membres du management exécutif.

Tous les membres du Comité de direction, à l'exception de l'Administrateur délégué	
Statut	<p>Les membres du Comité de direction peuvent être contractuels ou statutaires.</p> <p>Conformément à l'art. 209 de la loi du 21 mars 1991, les droits, y compris la rémunération, et obligations de l'administrateur délégué et des autres membres du Comité de direction, d'une part, et d'Infrabel, d'autre part, sont réglés dans une convention particulière entre les parties.</p> <p>Pour les membres statutaires: cette convention particulière prévoit que, pour la durée de son mandat, le directeur général obtient un congé sans solde, avec maintien de ses droits à la promotion, à l'avancement et la pension. Conformément aux règles HR fixées par la HR-Rail, les membres maintiennent leur grade et sont chargés de la fonction de Directeur général.</p> <p>Pour les membres contractuels: cette convention particulière prévoit, pour la durée du mandat, la suspension du contrat à durée indéterminée qui était en vigueur avant la nomination en qualité de membre du Comité de direction.</p> <p>À l'expiration du mandat, le contrat de travail reprendra immédiatement effet.</p>
Rémunération fixe	574.767,08 rémunération brute de base (pécule de vacances compris)
Rémunération variable	133.020,79 € (pour la période allant du 1 ^{er} janvier 2017 au 31 décembre 2017 et à verser en 2018)
TOTAL	707.787,87 €

Pension	<p>Pour les membres statutaires :</p> <p>Aucun plan de pension complémentaire n'est prévu. Aucune assurance de groupe n'est également prévue.</p> <p>En cas de mise à la retraite ou de décès dans le cours ou à l'expiration de l'exercice du mandat, le traitement servant de base au calcul de la pension de retraite (ou de survie) de la personne exerçant ou ayant exercé les fonctions de directeur général sera fixé comme suit : le mois précédant la mise à la retraite ou le mois du décès en service, un traitement tenant compte de la durée des services accomplis tant dans les fonctions inférieures que dans celles de directeur général sera alloué; il se composera par conséquent de la somme de deux quotités :</p> <p>a. une quotité égale au produit du dernier traitement global atteint par l'intéressé dans la fonction inférieure au moment de sa mise à la retraite (ou de son décès en service) par une fraction dont le dénominateur représente le nombre total d'années de service et le numérateur ce même nombre d'années, abstraction faite des services rendus en qualité d'Administrateur délégué;</p> <p>b. une quotité égale au produit du dernier traitement global atteint par l'intéressé dans la fonction inférieure au moment de sa mise à la retraite (ou de son décès en service) par une fraction dont le dénominateur représente le nombre total d'années de service et le numérateur ce même nombre d'années, abstraction faite des services rendus en qualité de directeur général;</p> <p>Pour les membres contractuels :</p> <p>La convention particulière prévoit une assurance de groupe qui est habituellement en vigueur dans le règlement d'assurance applicable aux Cadres supérieurs contractuels des Chemins de fer belges.</p>
Autres avantages	Voiture de société comme avantage en nature d'une valeur de 11.607,88 €
Bonus cash à long terme	Aucun



Nombre et caractéristiques-clés des actions attribuées au cours de l'exercice comptable aux différents Managers exécutifs (y compris le CEO).

Sur une base individuelle :

Nombre et caractéristiques-clés des options sur actions ou autres droits accordés au cours de l'exercice comptable aux différents Managers exécutifs (y compris le CEO).

Sur une base individuelle :

Nombre et caractéristiques-clés des options sur actions ou autres droits des différents Managers exécutifs (y compris le CEO) exercés ou expirés au cours de l'exercice comptable.

Néant.

Sur une base individuelle :

Les principales dispositions de la relation contractuelle relatives à l'indemnité de départ, convenues avec le CEO et avec chacun des autres Managers exécutifs.

Justification et décision du Conseil d'administration en matière d'indemnité de départ.

La convention particulière fixant les droits et obligations réciproques entre Infrabel et Monsieur Luc LALLEMAND comme Administrateur délégué prévoit en matière d'indemnité de départ :

La convention prend fin de plein droit, sans préavis ni indemnité, le 12 novembre 2019.

À tout moment, l'Administrateur délégué peut mettre fin à la convention qui le lie à Infrabel moyennant un préavis de trois mois.

Pour autant que le Roi ait mis fin au mandat de l'Administrateur délégué avant l'expiration de la convention, Infrabel peut y mettre fin moyennant le paiement d'une indemnité de rupture équivalente à douze mois d'émolument fixe.

Infrabel mettra immédiatement fin, sans préavis ni indemnité, à la présente Convention, s'il est mis fin par le Roi au mandat d'Administrateur délégué suite à un manquement grave.

La nouvelle convention particulière fixant les droits et obligations réciproques entre Infrabel, HR Rail et le Directeur général, approuvée par le Conseil du 25 mars 2014 prévoit en matière d'indemnité de départ:

En cas de démission dans le cours de son mandat de Directeur général ou en cas de non-renouvellement de ce mandat, il/elle sera remplacée dans le grade de directeur; il/elle sera dès lors rémunéré selon les conditions pécuniaires liées à ce grade.

En cas de cessation du mandat avant la date de son échéance normale par suite de révocation par le Conseil d'administration, et à moins que le Conseil d'administration ne considère cet avantage comme non fondé eu égard au statut disciplinaire et à la jurisprudence en vigueur à HR Rail, il/elle conserve la situation pécuniaire liée à la fonction de Directeur général pendant douze mois à compter de la date de la cessation du mandat, puis est remplacée dans le grade de Directeur et est rémunérée selon les conditions pécuniaires liées à ce grade.

Établi à Bruxelles, le 16 avril 2018,



Herman De Bode
Président du Conseil



Luc Lallemand
Administrateur délégué
d'administration