

## Contrat de performance 2023 – 2032 :

### **ENTRE L'ÉTAT BELGE ET INFRABEL**

Entre l'État belge, représenté par Georges Gilkinet, Ministre de la Mobilité (ci-après *l'État* ou *l'État belge*),

Et

Infrabel, société anonyme de droit public, située Place Marcel Broodthaers, 2 à 1060 Saint-Gilles, représentée par Benoit Gilson, administrateur délégué et Jochen Bultinck, directeur (ci-après *Infrabel* et, conjointement avec l'État, *les Parties*).

A été convenu :

## Table des matières

Préambule.....	8
I. Clauses générales.....	10
1. Les textes de référence.....	10
Art 1. Textes de référence.....	10
2. Les dispositions juridiques générales.....	10
Art 2. Définitions.....	10
Art 3. Objet.....	10
Art 4. Durée et entrée en vigueur.....	10
Art 5. Intégralité du contrat et hiérarchie entre le Contrat et ses Annexes.....	11
Art 6. Obligations de l'État belge.....	11
Art 7. Obligations d'Infrabel.....	11
Art 8. Force majeure.....	12
Art 9. Facteurs Exogènes.....	12
Art 10. Sous-traitance.....	13
Art 11. Assurances.....	13
Art 12. Confidentialité et mise à disposition de données entre Parties.....	13
Art 13. Mid- term review.....	14
Art 14. Modification du Contrat et des Annexes.....	15
Art 15. Manquement contractuel.....	15
Art 16. Procédure et calcul des délais.....	16
Art 17. Divisibilité.....	16
Art 18. Subdivision par titres.....	16
Art 19. Personnes de contact.....	16
Art 20. Règlement des différends.....	16
Art 21. Droit applicable - Recours juridictionnel.....	17
II. Objectifs transversaux.....	18
Objectif 1 : Sécurité ferroviaire, sécurité globale, sûreté et prévention des risques.....	18
Art 22. Contexte, objectifs et engagements.....	18
Art 23. Sécurité et sûreté.....	18
Art 24. Culture de la sécurité.....	19
Art 25. Gestion des risques.....	19
Art 26. Gestion de crise.....	20
Art 27. Sécurité d'exploitation.....	20
Art 28. Sécurité du personnel.....	21
Art 29. Sécurité des tiers – Passages à niveau.....	21

Art 30. Sécurité des tiers – Trespassing/Intrusion .....	22
Art 31. Suicides.....	22
Art 32. Sûreté .....	23
Art 33. Sécurisation des installations critiques nationales .....	23
Art 34. Vols de câbles.....	23
Art 35. Cybersecurity .....	23
Art 36. Classification des agréments, attestations et avis de sécurité .....	24
Art 37. Lignes ferroviaires musées.....	24
Objectif 2 : Ponctualité .....	25
Art 38. Contexte, objectifs et engagements .....	25
Art 39. Ponctualité du transport national de voyageurs .....	25
Art 40. Ponctualité du trafic international de voyageurs .....	26
Art 41. Ponctualité du trafic (international) de marchandises .....	26
Objectif 3 : Relations avec les clients et parties prenantes .....	28
Art 42. Contexte, objectifs et engagements .....	28
Art 43. Orientation client .....	28
Art 44. Relations avec les candidats .....	29
Art 45. Coordination avec les opérateurs dans le cadre d'un contrat de service public .....	29
Art 46. Ouverture à la concurrence du « transport national de passagers » .....	29
Art 47. Relations avec les clients raccordés au rail .....	29
Art 48. Principes de gestion des raccordements .....	30
Art 49. Gestion du 'legacy' .....	31
Art 50. Raccordements existants – mise en veille d'un raccordement .....	31
Art 51. Démantèlement de l'embranchement d'un raccordement .....	31
Art 52. Nouveaux projets de raccordements et nouveaux clients sur les sites raccordés .....	32
Art 53. Relations avec les industriels et les ports .....	32
Art 54. Relations avec les autorités publiques.....	32
Art 55. Informations aux riverains .....	32
Art 56. Organismes ou organes de consultation.....	33
Art 57. Développement de produits et services .....	33
Objectif 4 : Vitesse commerciale .....	34
Art 58. Contexte, objectifs et engagements .....	34
Art 59. Vitesse de référence .....	34
Art 60. Vitesse commerciale .....	34
Objectif 5 : Accessibilité .....	36
Art 61. Contexte, objectifs et engagements .....	36

Art 62. Masterplan Accessibilité autonome.....	36
Objectif 6 : Intermodalité.....	38
Art 63. Contexte, objectifs et engagements .....	38
Art 64. Open Data .....	38
Art 65. Intermodalité : transport de voyageurs.....	38
Art 66. Intermodalité : transport de marchandises .....	39
Objectif 7: Corporate Social Responsibility.....	40
Art 67. Contexte, objectifs et engagements .....	40
Art 68. Les piliers du développement durable.....	40
Art 69. Energie, climat et qualité de l’air .....	41
Art 70. Changement climatique .....	42
Art 71. Biodiversité .....	43
Art 72. Bruits et vibrations.....	43
Art 73. Sites et terrains durables .....	44
Art 74. Achats durables et économie circulaire.....	44
Art 75. Bien-être au travail.....	44
Art 76. Diversité et inclusion.....	45
Art 77. Formation du personnel.....	46
III. Domaines de prestation.....	47
Domaine 1 : Capacity Management.....	47
Art 78. Contexte, objectifs et engagements .....	47
Art 79. Un réseau performant, la base d’une capacité disponible .....	47
Art 80. Vision à long terme et architecture réseau.....	48
Art 81. Mise hors service et démantèlement .....	50
Art 82. Des infrastructures pour les trains longs .....	50
Art 83. Gestion des faisceaux et installations de service.....	50
Art 84. Gestion des installations de service affectées à diverses opérations.....	50
Art 85. Gestion des installations de services affectées aux manœuvres.....	52
Art 86. Allocation de la capacité : généralités .....	52
Art 87. Vers un catalogue de sillons pour une utilisation optimisée des infrastructures.....	52
Art 88. Allocation des sillons et de la capacité locale aux candidats .....	54
Art 89. Allocation de la capacité pour travaux.....	54
Art 90. Outils nécessaires pour soutenir les évolutions en matière d’allocation de la capacité ..	55
Domaine 2 : Asset Management.....	56
Art 91. Contexte, objectifs et engagements .....	56
Art 92. État et performance du réseau .....	56

Art 93. Un plan de modernisation du réseau nécessaire pour le maintien de la substance des assets.....	56
Art 94. Un Asset management performant .....	57
Art 95. Politique travaux - Types d'activités .....	58
Art 96. Politique travaux - Temporary Capacity Restrictions (TCR) .....	58
Art 97. Politique travaux - Standardisation des TCR.....	59
Art 98. Application progressive des CTL de 6 heures en nuit de semaine.....	60
Art 99. Travaux au sein des installations de service en charge d'Infrabel.....	60
Domaine 3 : Traffic Management .....	61
Art 100. Contexte, objectifs et engagements .....	61
Art 101. Gestion du trafic.....	61
Art 102. Gestion du trafic en temps réel .....	61
IV. Processus de suivi et d'amélioration continue de la performance et dialogue de performance ...	63
Art 103. Principes généraux.....	63
Art 104. Portée et organisation du suivi de la performance.....	63
Art 105. Mid-term Review .....	64
Art 106. Programmes communs d'amélioration de la performance à long terme .....	65
Art 107. Gestion, transmission et contrôle des données.....	65
V. Conception, réalisation et suivi des investissements .....	66
Art 108. Contexte .....	66
1. Plan pluriannuel d'investissement 2023-2032.....	66
Art 109. Fiches projet.....	66
Art 110. Mid-term review et révision du plan pluriannuel d'investissement 2023-2032 .....	66
Art 111. Rapport annuel .....	67
2. Plan stratégique pluriannuel d'investissement 2018-2031 .....	67
Art 112. Contexte .....	67
Art 113. Projets ferroviaires prioritaires .....	67
Art 114. Exécution des projets.....	67
Art 115. Rapport trimestriel.....	68
3. Programme d'investissement annuel .....	68
Art 116. Contexte .....	68
Art 117. Amendement annuel .....	68
Art 118. Rapport annuel .....	68
4. Suivi des investissements.....	69
Art 119. Project management et maîtrise des coûts .....	69
Art 120. Rapport sur l'exécution des investissements.....	69

Art 121. Rapports vers les instances internationales et supranationales .....	69
Art 122. Évaluation des projets d'investissement .....	69
VI. Compensation et régime financier .....	70
Art 123. Financement des investissements .....	70
Art 124. Possibilité d'obtention de subsides européens (Connecting Europe Facility) .....	70
Art 125. Possibilité d'obtenir un emprunt de maximum 1 milliard d'euros courants .....	70
Art 126. Subvention d'investissement annuelle de base .....	71
Art 127. Subvention d'investissement spécifique « Plan national pour la reprise et la résilience » (RRF) .....	72
Art 128. Subvention d'investissement spécifique « Plan de relance et de transition belge » .....	72
Art 129. Contribution fédérale annuelle spécifique PSPI .....	73
Art 130. Emprunt à conclure par Infrabel .....	74
Art 131. Indexation de la subvention d'investissement de base .....	74
Art 132. Clé de répartition régionale .....	75
Art 133. Clé de répartition régionale spécifique pour le PSPI .....	76
Art 134. Versement de la subvention d'investissement de base, des subventions d'investissements spécifiques et de la contribution fédérale spécifique .....	76
Art 135. Conséquences de modifications des moyens alloués à Infrabel dans le cadre de la confection des budgets annuels .....	77
Art 136. Trésorerie – Rapports .....	77
Art 137. Subventions pour missions spéciales .....	78
Art 138. Solde des travaux TGV (partie infrastructure) .....	78
Art 139. Projet PPP Diabolo .....	78
Art 140. Projet PPP Liefkenshoek Rail Link .....	79
Art 141. Le préfinancement du RER wallon .....	79
Art 142. Subvention d'exploitation .....	80
Art 143. Indexation de la subvention d'exploitation .....	81
Art 144. Versement de la subvention d'exploitation .....	82
Art 145. Dette financière nette: définition .....	82
Art 146. Dette financière nette : Dette financière nette non couverte par l'État .....	83
Art 147. Plan d'entreprise .....	83
Art 148. Comptabilité .....	83
Art 149. Paiements dus à Infrabel en vertu d'autres actes juridiques .....	84
VII. Besoins de la Nation .....	84
Art 150. Participation d'Infrabel aux besoins de la Nation .....	84
Art 151. Cadre légal .....	84

Art 152. Missions dévolues à Infrabel.....	84
Art 153. Interventions techniques .....	85
Art 154. Charge financière .....	85
Art 155. Convention entre Infrabel et la SNCB .....	85

## Préambule

### *Un contrat innovant et stable*

Ce contrat de performance, convenu de commun accord entre l'État belge et la société anonyme de droit public Infrabel, définit leurs ambitions et leurs objectifs partagés pour le développement et la gestion du réseau ferroviaire belge dans les dix prochaines années.

Ce contrat de performance se situe dans le cadre de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques. Par cette loi, l'État a confié des missions de service public à Infrabel, et lui a attribué une certaine autonomie de gestion. Dans un contrat de performance ('*contrat de gestion*' au terme de cette loi), les parties définissent de quelle façon ces missions de service public seront exécutées, le niveau de performance à atteindre, et le financement nécessaire à réaliser ces objectifs.

Ce contrat de performance se situe aussi dans le cadre de la directive européenne 2012/34/UE établissant un espace ferroviaire unique européen. Par cette directive, l'Union Européenne entend harmoniser les règles et les pratiques en matière ferroviaire des États membres. Elle stipule, entre autres, que les états veillent à l'équilibre financier des gestionnaires d'infrastructure.

### *Un contrat pour dix ans 2023-2032*

Ce contrat a une durée de dix ans. En effet, l'infrastructure ferroviaire connaît des cycles très longs. Sa construction prend de nombreuses années, sa durée de vie s'étend sur plusieurs décennies. Cela nécessite une anticipation forte : les décisions d'aujourd'hui concernent le demi-siècle à venir. Elles doivent être éclairées par une vision qui dépasse l'année ou la législature.

### *Les ambitions de l'État : Vision Rail 2040*

Le réchauffement de notre planète constitue le défi le plus important de notre époque. Le secteur des transports est l'un des principaux émetteurs de gaz à effet de serre. C'est pourquoi un transfert du transport routier vers des moyens de transport plus écologiques est plus que jamais nécessaire. Dans sa Vision du Rail 2040, le gouvernement fédéral vise à faire passer la part modale du train à 15 % pour le transport de voyageurs (contre 8 % aujourd'hui) et à 20 % pour le transport de marchandises (contre 12 % aujourd'hui).

En ce qui concerne le transport de voyageurs, le train doit devenir l'épine dorsale d'un système de transport public global et parfaitement coordonné, avec une offre plus fréquente. Pour le transport de marchandises, l'accent sera mis sur la mise en place de trains plus nombreux et plus longs sur les trois corridors européens qui traversent notre pays.

Le gouvernement attend de son gestionnaire d'infrastructure qu'il entretienne et exploite le réseau ferroviaire existant de manière optimale, afin qu'un plus grand nombre de trains puissent y circuler, et qu'il soutienne la croissance prévue du trafic ferroviaire en élargissant ce réseau, en temps utile, là où cela est nécessaire.

### *Infrabel : un gestionnaire d'infrastructure au service de ses clients*

Infrabel a été créée en 2004 en tant que gestionnaire indépendant du réseau ferroviaire belge, un rôle qu'elle a progressivement développé et amélioré au fil des ans. Infrabel est aujourd'hui une entreprise mature qui veut fournir un service de qualité et entretenir de bonnes relations avec ses clients. Infrabel offre ainsi un soutien indispensable à toutes les personnes qui voyagent en train ainsi qu'à toutes les entreprises qui souhaitent transporter leurs marchandises par le rail.

Infrabel participera aux évolutions sociétales souhaitables en accomplissant ses tâches principales avec un grand professionnalisme :

- Tout d’abord, assurer en toutes circonstances une sécurité maximale sur les voies et aux abords de celles-ci : safety first! ;
- Entretien et renouveler le réseau ferroviaire selon les règles de l’art (asset management) ;
- Coordonner au mieux le planning des parcours de trains de tous ses clients afin que le réseau ferroviaire soit utilisé au maximum, dans le respect des normes de sécurité (capacity management) ;
- Réguler le trafic des trains en temps réel, 24 heures/24 et 7 jours/7, en fonction des sillons prévus, et le ramener à la normale dès que possible en cas de perturbations (traffic management) ;
- Si nécessaire, en concertation avec le gouvernement, prévoir et construire de nouvelles extensions du réseau ferroviaire.

### *Une entreprise publique respectueuse de ses travailleurs et de l’environnement*

Infrabel s’efforce d’améliorer continuellement et durablement le niveau de bien-être de ses travailleurs dans l’ensemble de ses activités. L’entreprise travaille à la formation continue de son personnel pour répondre aux défis futurs et garantit une gestion des ressources humaines orientée vers la diversité et l’inclusion. L’atteinte des différents objectifs du présent contrat de performance, y compris en matière de productivité, ne peut se faire au détriment de ces principes.

Infrabel agit de façon responsable face aux enjeux sociétaux. Elle mettra en œuvre sa stratégie Corporate Social Responsibility ainsi qu’une politique environnementale et une stratégie climatique.

### *Amélioration continue – dialogue de performance – KPI*

Le gestionnaire d’infrastructure se trouve dans une position de monopole naturel. Il est important que l’État, par ce contrat de performance, établisse des normes et des objectifs à atteindre dans les domaines de performance d’Infrabel. Le contrat définit un nombre de « key performance indicators » pour lesquels un objectif chiffré est convenu.

Le suivi de ces objectifs a pour but de fournir une base objective pour un dialogue de performance entre l’État et son gestionnaire d’infrastructure. Ce dialogue devra examiner régulièrement les progrès et les manquements, en analyser les causes, et proposer les actions pour y remédier. Ce processus sera le moteur d’une amélioration continue de la qualité des services offertes par Infrabel.

À travers ce processus évolutif, l’autorité publique et Infrabel deviennent des partenaires pour développer une mobilité plus durable qui protège l’environnement et renforce l’économie.

### *Plan d’investissement et plan financier*

Le contrat de performance est accompagné d’un plan d’investissement et d’un plan financier, qui couvrent la même période de dix ans.

Le plan d’investissement définit les projets à réaliser dans cette période, leur rythme et leur financement.

Le plan financier définit les coûts et les recettes qu’Infrabel prévoit sur cette période, y compris les subsides que l’État fédéral octroie pour sauvegarder l’équilibre.

## I. Clauses générales

### 1. Les textes de référence

#### Art 1. Textes de référence

Le présent Contrat (le « Contrat ») est rédigé dans le cadre de référence juridique (ci-après le « Cadre de Référence »), notamment, suivant :

- a. La directive 2012/34/UE du Parlement et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen (refonte) (ci-après : « la Directive 2012/34/UE »);
- b. La loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques et ses arrêtés d'exécution (ci-après : la « Loi du 21 mars 1991 ») ;
- c. La loi du 30 août 2013 portant le Code ferroviaire et ses arrêtés d'exécution (ci-après le « Code Ferroviaire »);
- d. La réglementation sur les marchés public composée notamment de la loi du 17 juin 2016 et ses arrêtés d'exécution ;
- e. Les spécifications préalables des objectifs, de l'objet et du périmètre du contrat de performance d'Infrabel telles qu'approuvées par le Conseil des Ministres le 2 avril 2021 et publiées sur le site du SPF Mobilité et Transports ;
- f. Le Plan d'Entreprise communiqué au Ministre compétent pour Infrabel et approuvé par Arrêté Royal délibéré en Conseil des Ministres;
- g. Le Plan Stratégique Pluriannuel d'Investissement et ses modifications successives;
- h. Le Plan Pluriannuel d'Investissement 2023-2032 et ses modifications successives;
- i. Les statuts d'Infrabel S.A.D.P.

### 2. Les dispositions juridiques générales

#### Art 2. Définitions

L'Annexe I contient une définition de certains termes repris dans le Contrat.

#### Art 3. Objet

1. Le présent Contrat constitue un contrat au sens de l'article 47, § 3, du Code ferroviaire et un contrat de gestion au sens de l'article 3 de la Loi du 21 mars 1991.
2. Le Contrat remplace, à la date de l'entrée en vigueur du Contrat, l'arrêté royal du 21 décembre 2013 fixant les règles provisoires qui valent comme contrat de gestion d'Infrabel et de la SNCB.
3. Le présent Contrat précise la manière dont Infrabel exécute les missions de service public qui lui sont confiées en Belgique en vertu de l'article 199, §2 de la Loi du 21 mars 1991 (ci-après les « Missions de Service Public »). Il comprend également les objectifs, les obligations y compris les résultats à atteindre selon les indicateurs de performance, les engagements des Parties, les moyens mis à la disposition d'Infrabel pour atteindre les objectifs portés par le Contrat ainsi que les modalités de mise en œuvre, de suivi, de contrôle, de sanction et de révision du Contrat.

#### Art 4. Durée et entrée en vigueur

1. Le présent Contrat est conclu pour une durée de 10 années.
2. Le présent Contrat entre en vigueur à la date fixée par l'arrêté délibéré en Conseil des Ministres qui porte approbation du présent Contrat.

## Art 5. Intégralité du contrat et hiérarchie entre le Contrat et ses Annexes

1. Les documents contractuels constitutifs du Contrat sont les suivants (énumérés dans un ordre hiérarchique décroissant) :
  - Le Contrat;
  - Les Annexes au Contrat.
2. En cas de contradiction, les stipulations du Contrat prévalent sur celles des Annexes,
3. Les stipulations nouvelles intégrées par avenant prévalent sur les stipulations initiales du document contractuel qu'elles viennent amender et s'insèrent par conséquent au même niveau dans la hiérarchie contractuelle.
4. Les Annexes suivantes n'ont qu'une valeur purement informative :
  - i. Personnes de contact (Annexe III) ;
  - ii. Vision Rail 2040 du gouvernement fédéral (Annexe XI);
  - iii. Offre cible service de trains public (Annexe XII).

## Art 6. Obligations de l'État belge

Sans préjudice des autres obligations contenues dans le Contrat, l'État belge:

1. Exécute les obligations décrites dans le Contrat, selon les modalités qui y sont définies, et dans le respect du Cadre de Référence ;
2. Assure de manière effective la tutelle qui lui est confiée par la Loi du 21 mars 1991 notamment en contrôlant la bonne exécution par Infrabel du Contrat, notamment via un dialogue de performance avec Infrabel comme prévu dans le chapitre IV du Contrat et sur la base d'un programme de maîtrise des coûts (ci-après le « Programme de Maîtrise des Coûts »), et ce en adoptant les mesures prévues par cette loi ou le Contrat en cas de manquements ;
3. Octroie les moyens financiers prévus par le chapitre VI du Contrat dans le respect du Cadre de Référence et notamment l'article 8.4. de la Directive 2012/34/UE et l'article 202 de la Loi du 21 mars 1991 ;
4. Assure la transversalité entre les différentes politiques menées par l'État en matière de transport de voyageurs et de marchandises par chemin de fer, ainsi que la collaboration entre les différents opérateurs et acteurs publics concernés afin d'aider Infrabel à remplir ses obligations prévues dans le Contrat.

## Art 7. Obligations d'Infrabel

Sans préjudice des autres obligations contenues dans le Contrat, Infrabel:

1. Exécute les obligations décrites dans le Contrat, selon les modalités qui y sont définies, dans le respect du Cadre de Référence et de l'autonomie de gestion prévue ;
2. Est responsable de la conception et la réalisation des Projets prévus dans le Plan Pluriannuel d'investissement, selon les modalités définies dans le Contrat et ses Annexes ;
3. Élabore un Programme de Maîtrise des Coûts dans un délai de 6 mois suivant la date d'entrée en vigueur du Contrat et le tient à jour selon les principes établis en Annexe X visant à optimiser la réalisation de ses obligations et mitiger au mieux les risques liés au projet;
4. Participe activement au dialogue de performance avec l'État en vue de l'amélioration continue des performances durant la durée du Contrat, à travers notamment des mécanismes de

mesure, de rapportage, d'analyse et de correction, en ce compris le Programme de Maîtrise des Coûts comme prévu dans l'annexe X du Contrat ;

5. Coopère activement avec l'État et l'ensemble des autorités compétentes et des acteurs intervenant dans le domaine ferroviaire de manière à assurer le bon fonctionnement du système ferroviaire dans son ensemble ;

#### Art 8. Force majeure

1. Les Parties ne peuvent être considérées en défaut de l'exécution de leurs obligations contractuelles ni redevables d'une quelconque indemnité envers l'autre Partie, si l'exécution du Contrat est retardée ou empêchée par un cas de Force majeure.
2. La Force majeure est définie conformément et aux conditions de l'article 5.226 du Code civil.
3. Les Parties s'informent le plus rapidement possible lorsqu'elles sont confrontées à un cas de Force majeure et mettent raisonnablement tout en œuvre afin de limiter les effets de la Force majeure et d'y remédier au plus vite.
4. L'exécution des obligations contractuelles influencée par la Force majeure est suspendue pendant la période de Force majeure, tandis que les engagements restants continuent à être exécutés dans la mesure du possible.
5. Les Parties s'engagent, en toutes circonstances, à faire diligence pour trouver des solutions afin de prévenir l'arrêt des projets ou des Missions de Service Public d'Infrabel.
6. Les conséquences de la Force majeure sont traitées conformément à l'article 14.1.

#### Art 9. Facteurs Exogènes

1. Les Parties ne peuvent pas être considérées en défaut de l'exécution de leurs obligations contractuelles ni redevables d'une quelconque indemnité envers l'autre Partie en cas de Facteurs Exogènes.
2. Les Facteurs Exogènes sont (i) des circonstances nouvelles qui surviennent après la conclusion du Contrat ou l'aggravation significative de circonstances existantes et (ii) qui ne sont pas complètement ou exclusivement du contrôle de la Partie qui les invoque et (iii) qui viennent modifier de manière importante l'équilibre économique du Contrat, pour autant qu'il n'était pas raisonnablement possible d'obvier à ces conséquences malgré toutes les diligences de la Partie qui les invoque.
3. Peuvent constituer par exemple des Facteurs Exogènes dans le chef d'Infrabel dans la mesure où ils répondent aux conditions posées par le paragraphe précédent :
  - a. L'entrée en vigueur de nouvelles obligations légales ou réglementaires (y compris européennes) ou une modification des obligations légales ou réglementaires;
  - b. Le non-octroi des permis nécessaires, l'octroi tardif des permis nécessaires ou l'octroi des permis nécessaires assujetti à des conditions qui causent une augmentation du coût du projet ou un retard dans sa réalisation ;
  - c. L'octroi de l'agrément de sécurité assujetti à des conditions qui causent une augmentation du coût des projets ou de l'entretien, un retard dans leur réalisation ou l'annulation des sillons accordés et des demandes d'indemnité de tiers ;
  - d. Une décision relative à l'exécution de prestations pour les besoins de la Nation.
4. Les Parties s'informent le plus rapidement possible lorsqu'elles sont confrontées à un ou plusieurs Facteurs Exogènes qui modifient l'équilibre économique du Contrat. Les Parties mettent raisonnablement tout en œuvre afin d'en limiter les effets et d'y remédier au plus vite.

5. Les Parties s'engagent, en toutes circonstances, à faire diligence pour trouver des solutions afin de prévenir l'arrêt des projets ou des Missions de Service Public d'Infrabel.
6. Les conséquences de Facteurs Exogènes sont traitées conformément à l'article 14.1.

#### Art 10. Sous-traitance

Infrabel a le droit, conformément aux lois et règlements applicables, de faire exécuter ses Missions de service public par un tiers de son choix, sous sa responsabilité.

Infrabel exige de tous ses fournisseurs qu'ils respectent les conditions énoncées dans son code de conduite, lequel repose sur le principe « People, Planet & Integrity ». Les fournisseurs s'engagent à respecter les règles applicables dans les domaines du droit environnemental, social et du travail et à les faire respecter par leurs éventuels sous-traitants.

La Responsabilité Sociétale d'Entreprise (RSE) d'Infrabel est également mise en œuvre dans sa politique d'achat. Infrabel applique pour ce faire les critères de sa politique RSE lors de la sélection de ses fournisseurs et précise ces critères dans les contrats d'achat conclus avec lesdits fournisseurs. Infrabel s'efforce par ailleurs de rendre accessible autant que possible la participation de petites et moyennes entreprises dans ses appels d'offre.

Infrabel examinera, endéans 1 an à partir de l'entrée en vigueur du Contrat, la possibilité d'appliquer un indicateur RSE dans sa relation avec ses fournisseurs.

#### Art 11. Assurances

1. Infrabel s'efforce de souscrire les assurances qui sont nécessaires ou utiles à l'exercice de ses activités de sorte à couvrir notamment sa responsabilité vis-à-vis des tiers et le maintien de la valeur des actifs acquis et maintenus au moyen de fonds publics, tout en tenant compte de leur disponibilité sur le marché des assurances à des primes raisonnables.
2. Infrabel fournit, à la demande de l'État, une liste des polices en cours comprenant notamment leur couverture, les montants assurés et leurs primes.
3. Lorsqu'Infrabel n'a pas su souscrire une assurance conformément à l'alinéa 1, elle fournit à l'État belge une explication comprenant la description de l'actif concerné et les dispositions possibles pour gérer le risque non couvert par l'assurance.

#### Art 12. Confidentialité et mise à disposition de données entre Parties

1. L'État belge transmet, dans le respect et sous les conditions des alinéas suivants, sur demande d'Infrabel toute information, qui serait nécessaire à la bonne exécution des Missions de service public qui lui sont confiées en vertu du présent Contrat.
2. Infrabel transmet, dans le respect et sous les conditions des alinéas suivants, sur demande de l'État belge toutes informations utiles aux fins de l'appréciation du respect des obligations prévues par le droit de l'Union européenne, la loi ou le présent Contrat.
3. Chaque Partie indique, parmi les informations qu'elle transmet à l'autre Partie, celles dont elle estime qu'elles sont des informations confidentielles dont l'autre Partie doit garantir la confidentialité. Lorsque des informations confidentielles peuvent être retirées ou masquées, la Partie transmet à l'autre Partie à la fois les documents complets et les documents purgés des informations confidentielles destinés à être transmis à des tiers.
4. Les dispositions suivantes s'appliquent dans tous les cas de transmission d'information dans le cadre du présent Contrat, sauf celui visé au paragraphe précédent:
  - a) Chaque Partie s'engage à ne divulguer aucune information confidentielle à des tiers sans le consentement écrit préalable de l'autre Partie.

b) L'obligation de confidentialité restera d'application jusqu'à l'expiration d'une période de trois ans à dater de la fin du Contrat.

c) L'obligation de confidentialité ne s'applique pas :

- Lorsque les informations confidentielles doivent être divulguées en vertu d'une décision de justice ou d'une disposition légale contraignante ;
- Lorsque les informations sont aisément ou normalement accessibles ou disponibles au public (sans que la disponibilité ne résulte d'une faute ou négligence de l'une des Parties);
- Si leur communication par l'une des Parties est indispensable pour des raisons techniques ou de sécurité, ou si sa communication est nécessaire à la bonne exécution du Contrat, à condition que les destinataires soient liés par des règles similaires à l'obligation de confidentialité décrite dans le Contrat ;
- Lorsque les informations sont communiquées dans le cadre d'une procédure judiciaire ou d'arbitrage.

d) Les Parties s'engagent à prendre les mesures nécessaires afin que leurs préposés (employés ou fournisseurs externes) ou leur personnel respectent ces engagements de confidentialité.

e) Si les informations confidentielles doivent être rendues publiques ou mises à la disposition de tiers en vertu de prescriptions légales ou sur injonction d'un tribunal, la Partie divulgatrice doit immédiatement avertir par écrit la Partie dont elle communique les informations confidentielles.

5. Toute transmission des informations se fait dans un format électronique exploitable, éventuellement via une plateforme électronique convenue avec l'État belge. Dans les trois mois après l'entrée en vigueur du Contrat, l'État et Infrabel prennent les mesures pour rendre opérationnelle la plateforme.
6. La transmission des informations se fait dans le délai qui sera convenu entre les Parties, qui ne peut pas excéder 60 jours.
7. Les alinéas 12.2 à 12.6. de l'article 12 s'appliquent aux nouveaux contrats qu'Infrabel conclut à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2023 avec des tiers.
8. En dérogation à l'article 12.2, l'obligation d'Infrabel de transmettre des informations à l'État belge ne s'applique pas dans le cadre de contrats existants, liant Infrabel et conclus avant le 1<sup>er</sup> janvier 2023, en ce qui concerne les informations confidentielles relatives à ou contenues dans ces contrats. Les informations confidentielles sont les informations qui sont qualifiées comme telles par une loi, un règlement ou le contrat en question et qui interdisent une mise à disposition à un tiers. Les informations confidentielles incluent notamment les informations personnelles, techniques, financières, commerciales ou relatives au fonctionnement d'une Partie ou d'un tiers.

### Art 13. Mid- term review

1. Vu la longue durée du Contrat, l'État et Infrabel procéderont ensemble à une analyse et une évaluation de l'exécution du Contrat cinq ans après l'entrée en vigueur du Contrat et ce, par l'intermédiaire d'un mid-term review.
2. L'étendue des modifications possibles lors du mid-term review sont précisées à l'article 105 du chapitre IV.
3. Les Parties commenceront la préparation du mid-term review au mois de mars 2027.
4. Les Parties feront leur possible pour terminer le mid-term review dans un délai de 12 mois à compter de son commencement.

Le cas échéant, les Parties pourront modifier le Contrat ou ses Annexes conformément à l'article 14.

#### Art 14. Modification du Contrat et des Annexes

1. En cas de Force majeure ou de Facteurs Exogènes, la Partie concernée a le droit d'obtenir des modifications du Contrat de manière à restaurer le cas échéant l'équilibre économique entre les moyens financiers octroyés par le Contrat à Infrabel et les obligations d'Infrabel. Le cas échéant, les Parties modifient le Contrat ou ses Annexes, tout en respectant les conditions prévues à l'article 14.2.
2. Sans préjudice de l'article 14.1, des modifications aux stipulations du Contrat ou à l'une ou plusieurs de ses Annexes peuvent être apportées par les Parties dans la mesure où les conditions cumulatives suivantes sont réunies :
  - a. Les modifications doivent rester conformes aux dispositions du Cadre de Référence.
  - b. Les modifications ne peuvent pas changer de manière substantielle l'objet du Contrat. Est considérée comme substantielle, la modification qui modifie de manière importante l'équilibre économique du Contrat en faveur de l'une des parties d'une manière non prévue initialement dans le Contrat.
3. Les Parties s'informent réciproquement le plus rapidement possible lorsqu'elles souhaitent procéder à une modification du Contrat ou d'un ou plusieurs de ses Annexes. Les Parties seront alors tenues de renégocier de bonne foi afin d'adapter les termes du Contrat.
4. Les dispositions du présent Contrat et de ses Annexes (à l'exception des Annexes visées à l'article 5.4.) peuvent uniquement être adaptées, modifiées, complétées ou restreintes par la signature d'un avenant par les représentants compétents des deux Parties et ce, conformément à la Loi du 21 mars 1991.

Cet avenant doit expressément stipuler quelles dispositions du présent Contrat ou des Annexes sont adaptées, modifiées, complétées ou restreintes et de quelle façon.
5. Les modifications des Annexes visées à l'article 5.4 ne tombent pas sous l'application du présent article et seront communiquées par un écrit échangé entre les Personnes de contact.

#### Art 15. Manquement contractuel

1. Les articles 5.90 et 5.91 du Code Civil ne sont pas applicables au présent Contrat. La Partie envers laquelle une obligation dans le présent Contrat n'est pas exécutée, ne peut poursuivre que l'exécution de l'obligation et, le cas échéant, demander des dommages-intérêts conformément à l'article 3, §3 de la Loi du 21 mars 1991 et conformément à l'article 5.240 du Code civil.
2. La Partie souhaitant invoquer le manquement contractuel à ses obligations de l'autre Partie signale par écrit à cette autre Partie le non-respect des dispositions du Contrat ainsi que toutes les circonstances utiles à sa compréhension. À compter de cette notification, les Parties s'engagent à mettre tout en œuvre pour résoudre le manquement contractuel à l'amiable. Elles mèneront toute concertation utile à cet effet dans un délai raisonnable suivant la notification ci-dessus, et ce sans préjudice de la possibilité de réclamer réparation du dommage éventuel en cas d'absence de résolution du manquement contractuel à l'amiable.
3. Ne constituent pas un manquement contractuel, les circonstances visées par les articles 8 et 9 du Contrat.

#### Art 16. Procédure et calcul des délais

1. Sauf stipulation contraire, toute notification d'une Partie à l'autre Partie s'effectue par écrit ou oralement et, dans ce second cas, est confirmée par écrit.
2. Tous les délais repris dans le Contrat se calculent en jours de calendrier sauf indication contraire.

#### Art 17. Divisibilité

1. Les dispositions du présent Contrat doivent être interprétées autant que possible dans le sens où elles sont valables et opposables en vertu de la législation en vigueur.
2. Si une disposition ou une partie de disposition du présent Contrat ou d'un contrat conclu en exécution de celui-ci, s'avérait nulle, non valable ou non opposable, une telle situation ne pourrait en aucun cas entraîner la nullité, l'invalidité ou la non-opposabilité des autres dispositions (ou parties de celles-ci) du présent Contrat ou d'un contrat conclu en exécution de celui-ci, qui continue à être valable entre les Parties à l'exception de la disposition ou de la partie de disposition nulle, non valable ou non opposable.
3. Le cas échéant, la disposition nulle, non valable ou non opposable ou partie de celle-ci est remplacée de plein droit par la disposition légale, valable et opposable qui se rapproche le plus de la disposition initiale ou partie de celle-ci en termes de contenu, de portée et d'objectif.
4. Dans le cas où la disposition nulle, non valable ou non opposable ou partie de celle-ci ne peut pas être remplacée de plein droit par une disposition légale, les Parties veillent à remplacer la clause concernée par une clause valable qui, dans le respect de la loi et des statuts d'Infrabel, produira des effets qui se rapprochent le plus possible de ceux de la clause annulée.

#### Art 18. Subdivision par titres

La subdivision du Contrat en différents chapitres et articles, ainsi que leurs dénominations n'est faite qu'à titre indicatif et n'influence aucunement le contenu ou la portée des dispositions ou des droits et obligations qui en découlent.

#### Art 19. Personnes de contact

Les personnes de contact pour l'exécution du présent Contrat sont identifiées en Annexe III – Personnes de contact et responsables.

#### Art 20. Règlement des différends

1. Les Parties conviennent que tout désaccord ou différend relatif au Contrat, et notamment ceux découlant de son interprétation ou de son application devra, préalablement à toute action en justice, doit être soumis à une concertation impliquant l'administrateur délégué d'Infrabel et un représentant du Ministre en présence d'un représentant du SPF Mobilité et Transports. À cet effet, la Partie la plus diligente enverra un courrier recommandé à l'autre Partie adressé à l'attention soit de l'administrateur délégué d'Infrabel soit au Ministre chargé d'Infrabel.
2. Les personnes concernées (ou leurs mandataires) s'efforceront de régler le désaccord ou différend, dans un délai de trente (30) jours calendrier après en avoir été avisées par écrit. Les Parties peuvent prolonger de commun accord et par écrit ce délai.

3. La décision des Parties quant au désaccord ou différend relatif au Contrat prise conformément aux alinéas précédents aura force de loi entre les Parties et devra être respectée et exécutée par elles.
4. Si les personnes concernées (ou leurs mandataires) ne parviennent pas à un accord dans les délais précités, elles peuvent, sans que ces délais ne puissent porter atteinte aux délais de prescription soumettre leur désaccord ou différend relatif au Contrat conformément à l'article 21.

#### **Art 21. Droit applicable - Recours juridictionnel**

Le Contrat est établi et interprété conformément au droit belge. Tout litige non-résolu par les Parties sera du ressort exclusif des tribunaux de Bruxelles.

## II. Objectifs transversaux

### Objectif 1 : Sécurité ferroviaire, sécurité globale, sûreté et prévention des risques

#### Art 22. Contexte, objectifs et engagements

La sécurité de l'exploitation ferroviaire est régie par une législation spécifique et un cadre européen bien établi. Elle est supervisée par un National Security Authority indépendant, en Belgique le Service de Sécurité et d'Interopérabilité des Chemins de Fer (SSICF).

Infrabel – ainsi que ses clients - dispose d'un Système de Gestion de la Sécurité, approuvé par le SSICF. Dans leur ensemble, ils comportent toutes les mesures nécessaires afin de garantir un niveau élevé de sécurité pour la circulation des trains.

Infrabel attache une grande importance à la sécurité du personnel et à la sécurité des tiers.

La sûreté reprend quant à elle l'ensemble des mesures visant à protéger les assets critiques d'Infrabel contre les actes volontaires de malveillance des assets critiques d'Infrabel : son infrastructure, ses bâtiments, son personnel et ses systèmes informatiques.

L'État et Infrabel s'accordent sur l'objectif de maintenir un haut niveau de sécurité sur le réseau ferroviaire belge.

Infrabel s'engage – sur base de son propre domaine de compétence - à atteindre les objectifs suivants (plus de détails en Annexe II) :

- Garantir la sécurité des passagers en ligne avec les seuils établis par les instances européennes ;
- Ambition zéro mort et zéro blessé pour la sécurité du personnel d'Infrabel ;
- Réalisation du Masterplan ETCS conformément à la législation en vigueur.

Infrabel s'engage aussi à établir ou mettre à jour tous les plans spécifiques prévus dans ce chapitre, dont

- Plan de gestion de crise (2023)
- Plan d'action dépassements de signaux (mise à jour 2025)
- Plan d'action sécurisation des passages à niveau (actualisation 2023)
- Plan d'action trespassing (mise à jour 2024)
- Plan de prévention de suicides (mise à jour 2024)
- Politique de sécurité de l'information (cybersecurity)

Les actions et les modalités pour atteindre ces objectifs sont décrites dans les articles 23 à 37.

#### Art 23. Sécurité et sûreté

La sécurité d'exploitation ferroviaire se définit comme l'ensemble des mesures (barrières) mises en place par le système ferroviaire (gestionnaire d'infrastructure et entreprises ferroviaires) afin de garantir un niveau de sécurité suffisant pour permettre son exploitation (circulation des trains).

D'autres aspects de sécurité importants concernent la sécurité du personnel et des tiers.

La sûreté reprend l'ensemble des mesures visant à protéger contre les actes volontaires de malveillance des assets critiques d'Infrabel : infrastructure/bâtiment, personnel et IT.

La sécurité d'exploitation ferroviaire est à la fois une exigence légitime au niveau sociétal et une des composantes de l'attractivité du rail. Infrabel a le devoir d'identifier les risques majeurs sur le réseau, de les intégrer dans son analyse globale des risques et de les gérer de manière proactive, adéquate tout en assurant la transparence et la cohérence des mesures prises.

Pour répondre à cette attente, la sécurité d'exploitation est intégrale – c'est-à-dire axée tant sur la prévention que sur la réponse aux phénomènes évolutifs d'insécurité – et intégrée puisque nécessitant, dans le respect des compétences de chacun, la collaboration et la coordination des opérateurs ferroviaires, des autorités et divers services compétents.

La culture de sécurité, la gestion des risques et la gestion de crise sont à ce titre les parfaits exemples de cette approche intégrale et intégrée.

#### Art 24. Culture de la sécurité

La culture de sécurité renvoie à l'interaction entre les exigences du système de gestion de la sécurité, la façon dont les personnes les comprennent, les décisions qu'elles prennent et le comportement qu'elles adoptent.

Une culture de sécurité positive repose sur l'engagement commun des membres de l'entreprise à toujours agir en toute sécurité, notamment lorsqu'ils sont confrontés à des objectifs concurrents.

- La sécurité reste la première priorité d'Infrabel. L'entreprise crée un cadre pour garantir la remontée d'événements, la transmission des informations et le retour d'expérience auprès des cadres et de tous les employés. Infrabel met en place les conditions afin que les activités de son personnel se déroulent en toute sécurité.
- Infrabel promeut la sécurité en dehors de l'entreprise, auprès des prestataires et des fournisseurs. Elle informe et veille de manière contractuelle à l'adhésion par ces derniers, ainsi que par leurs sous-traitants, à sa politique sécurité. Infrabel encourage les comportements sûrs et collabore avec les externes afin qu'un environnement professionnel approprié permette de réaliser le travail en toute sécurité, en particulier aux abords du rail.
- Infrabel adopte une approche apprenante et s'enrichit des retours d'expérience et analyses réalisées suite à un accident/incident. Elle conserve par ailleurs une politique adaptée dans les cas de négligences graves, violations délibérées et d'actions destructrices compromettant significativement le niveau de sécurité ferroviaire.
- Les comportements sûrs et les initiatives promouvant la sécurité sont identifiés et partagés au sein et en dehors de l'organisation.
- Les employés à tous les niveaux de l'organisation contribuent activement à développer, promouvoir et évaluer régulièrement les principes et les pratiques qui favorisent une culture de sécurité positive.

#### Art 25. Gestion des risques

Infrabel réalise les audits, inspections et contrôles nécessaires afin d'améliorer la gestion globale des risques. Infrabel applique un management global du risque qui est intégré à la structure, aux processus, aux objectifs, à la stratégie et aux activités de l'entreprise. Ce management global du risque met en avant la création de valeur et comprend d'autres principes connexes tels que l'amélioration continue, l'implication des parties prenantes, l'adaptation au contexte de l'organisme et la prise en compte des facteurs humains et culturels.

Cette approche globale du risque est notamment prise en compte dans la priorisation des plans d'action relatifs aux différents aspects de sécurité et sûreté ainsi que dans le monitoring des risques d'accident d'exploitation.

#### Art 26. Gestion de crise

Infrabel s'inscrit dans un processus d'amélioration continue de sa gestion de crise proactive et intégrée afin de structurer et standardiser les actions de gestion de crise.

La gestion de crise est l'ensemble des dispositions organisationnelles, procédurales et matérielles qui préparent l'organisation à une crise, tentent de la prévenir le mieux possible, et en limitent les conséquences lorsqu'elle survient en assurant le plus rapidement possible un retour à la normale.

Infrabel se prépare à gérer les éventuelles situations de crise à venir de manière efficace, professionnelle et objective, en se basant sur une communication structurée. À cette fin, Infrabel élabore un *Plan de gestion de crise*. Un travail de consolidation et d'alignement des plans existants est nécessaire pour parvenir à une gestion de crise intégrale et intégrée. Ce plan de gestion de crise sera réalisé pour 2023. Il sera mis à jour régulièrement sur base de retours d'expérience, en analysant les éventuels dysfonctionnements et améliorations dans la gestion d'une crise réelle (ou lors d'exercices) et en prenant les mesures adéquates afin d'éviter leur répétition. Ce plan est présenté aux Autorités de tutelle.

Infrabel collabore activement et se coordonne avec les différentes autorités et partenaires concernés par la crise afin d'apporter la réponse la plus adéquate à la situation de crise.

De manière proactive, Infrabel prend les mesures nécessaires pour s'assurer que l'ensemble de ses stakeholders, internes et externes, soient informés correctement et en toute cohérence sur la crise en cours et son évolution. Infrabel veille également à informer son personnel (via les canaux appropriés) ainsi que ses clients et communique vers le grand public, via son site web et les réseaux sociaux.

#### Art 27. Sécurité d'exploitation

- Infrabel, en collaboration avec l'ensemble du secteur, travaille activement à l'identification des risques majeurs sur le réseau notamment par le biais de ses différents plans d'actions Safety et des différentes analyses de risques spécifiques. Ces dernières permettent au gestionnaire d'infrastructure d'identifier, évaluer et apporter des solutions (techniques ou opérationnelles) visant à réduire le niveau de risque et le rendre acceptable. Infrabel œuvre au quotidien pour que le trafic ferroviaire puisse se dérouler selon un niveau élevé de sécurité. Ce niveau de sécurité global doit être en phase avec les prescrits légaux et doit être assuré en étroite collaboration avec les entreprises ferroviaires et les différentes parties prenantes.
- Les recommandations formulées à la suite d'incidents, par le SSICF, l'Organe d'enquête et les retours d'expérience au sein même de l'entreprise ou formulés par ses clients ou parties prenantes doivent être considérés par Infrabel comme des lignes directrices visant à prendre des mesures préventives et correctrices en matière de sécurité ferroviaire et sont évaluées dans le cadre du management global du risque.
- Avec pour objectif de renforcer davantage le niveau de sécurité sur le réseau, Infrabel poursuit la modernisation de ses infrastructures, de sa signalisation et le déploiement de la technologie ERTMS sur le réseau ferroviaire, ainsi que sur son matériel roulant en s'assurant du respect des délais légaux et du plan d'implémentation. Le système reposant à la fois sur l'équipement du sol et du bord ainsi que sur l'interaction entre les deux, tout problème d'implémentation dans le chef d'Infrabel ou signalé par un opérateur sera rapporté au plus vite aux autorités compétentes.

En particulier en ce qui concerne les dépassements de signaux, Infrabel, grâce à la mise en place de l'ETCS sur le réseau et ce en collaboration avec l'ensemble des entreprises, réduit le risque lié à ce type d'incidents. Infrabel analyse chaque dépassement de signal et planifie en priorité, sur base de ces analyses, de nouvelles actions pour tenter de limiter le nombre de dépassement de signaux avec atteinte du point de collision potentiel.

Dans ce cadre, Infrabel poursuit son *plan d'action concernant les dépassements de signaux* qui porte sur 3 aspects : enquête et analyse (compréhension de la problématique), amélioration de l'environnement de travail et équipement et sensibilisation du personnel de sécurité.

Le plan en vigueur au moment de la conclusion du présent contrat date de 2021 et sera mis à jour tous les 4 ans.

En 2025, Infrabel soumettra au SSICF une mise à jour du plan d'action actuel et de son ambition concernant la réduction du nombre de dépassements de signaux avec atteinte du point de collision potentiel lui étant imputable ; et en informera le SPF Mobilité et Transports. Ce plan sera exécuté avec les moyens qui sont réservés à cet effet dans ses plans financier et d'investissement. Outre ses propres objectifs de réduction des dépassements de signaux avec atteinte du point de collision potentielle, Infrabel se concerte avec les différentes entreprises ferroviaires afin d'analyser et avancer des solutions concernant les dépassements de signaux imputables aux entreprises ferroviaires.

Infrabel rend compte à l'État des dépassements de signaux sur une base trimestrielle et sur une base annuelle dans le rapport annuel de sécurité.

#### Art 28. Sécurité du personnel

- Infrabel se conforme aux normes légales en vigueur en matière de sécurité des travailleurs opérant pour le secteur ferroviaire. Elle suit les recommandations des différents comités et institutions mis en place pour assurer la protection et la sécurité des travailleurs et prend les initiatives visant au respect de celles-ci et de leur amélioration continue.
- Pour assurer la sécurité des travailleurs opérant pour le secteur ferroviaire, Infrabel prend en compte l'évolution technologique du matériel circulant sur son réseau et l'évolution technologique de la signalisation du réseau pour assurer un alignement optimal de ses procédures de sécurisation du personnel et de ses sous-traitants sur ses chantiers. Infrabel développera les outils et dispositifs techniques pour sécuriser son personnel (et les sous-traitants d'Infrabel opérant sur le domaine ferroviaire), par exemple en visant à limiter les interventions humaines lors de la sécurisation de chantier ou lors des activités de visite.

#### Art 29. Sécurité des tiers – Passages à niveau

La problématique des accidents aux passages à niveau (PN) est une problématique sociétale qui ne dépend pas uniquement de la responsabilité du gestionnaire d'Infrastructure, mais a un impact important sur son organisation. Cependant, le gestionnaire d'Infrastructure, en tant que responsable de l'installation, est un acteur important sur la prévention des risques et sur la sensibilisation des dangers. À cette fin, Infrabel prend les mesures adéquates et garantit le bon fonctionnement des équipements liés à l'infrastructure ferroviaire.

Pour cela, Infrabel poursuit et renforce, avec les moyens réservés à cet effet dans ses plans financier et d'investissement, les diverses mesures existantes concernant la sécurisation des passages à niveau publics gérés par Infrabel — par le biais de son *Plan d'action de sécurisation des passages à niveau* dont une actualisation sera soumise au SPF Mobilité en 2023.

- Pour les passages à niveau en dehors des zones portuaires, Infrabel affine son modèle statistique afin de déterminer, pour chaque passage à niveau, un score de risque potentiel d'accident basé sur différents paramètres (accidentologie, occurrence du risque, impact sur la mobilité -routière, cycliste

et piétonne- impact sur la ponctualité)) et permettant de prioriser de manière objective les PN qui doivent faire l'objet d'une suppression ou d'autres mesures en termes d'amélioration de la sécurité. Infrabel collaborera de manière active avec le SPF Mobilité et Transports afin d'utiliser au mieux ce nouveau modèle statistique dans sa stratégie d'amélioration de la sécurité aux passages à niveau.

- Pour les passages à niveau dans les zones portuaires, Infrabel poursuit également ses initiatives et actions (notamment de sensibilisation) visant la réduction des risques dans ces zones spécifiques, en bonne concertation avec les autorités portuaires et les acteurs concernés (commune, gestionnaire de voirie, entreprises ferroviaires, ...).

La suppression d'un PN est une mesure de sécurisation, parmi d'autres, qui doit être dûment justifiée en tenant compte des critères définis par le cadre légal. L'analyse de l'impact d'une suppression doit intégrer les conséquences de celle-ci sur la circulation ferroviaire, routière, cycliste et piétonne et les effets sur l'environnement public, dans une zone dépassant le territoire communal concerné si nécessaire. Dans le cadre de la suppression des PN, Infrabel prend également en compte le bilan financier de chaque suppression proposée et le fait en bonne concertation avec le gestionnaire de voirie et entités locales concernées. Infrabel poursuit également dans ce plan ses actions de sensibilisation à destination du grand public et/ou de différents publics cibles (écoles, communes, chauffeurs routiers, ...) avec les moyens réservés à cet effet dans le plan financier d'Infrabel.

Le comportement des usagers (non-respect du Code de la route, imprudence, distraction...) étant responsable de la majorité des accidents/incidents aux passages à niveau, d'autres actions sont aussi étudiées et mises en œuvre afin d'améliorer la sécurisation des passages à niveau. L'État et Infrabel, chacun dans son domaine de compétence et de responsabilité, prennent dans ce cadre les mesures nécessaires ; qu'il s'agisse d'initiatives législatives ou d'une collaboration avec des zones de police, de la Police des Chemins de fer et de Sécurité, outre les actions que ces derniers entreprennent indépendamment dans le cadre de leurs missions.

### Art 30. Sécurité des tiers – Trespassing/Intrusion

Le trespassing est une problématique sociétale qui dépasse le cadre des responsabilités du seul gestionnaire d'infrastructure, mais qui a un impact substantiel sur son organisation.

La lutte contre les intrusions sur le réseau ferroviaire fait l'objet d'un *plan d'action « trespassing »* spécifique, basé sur l'identification et la sécurisation de hotspots se situant sur le domaine ferroviaire. Il est géré par Infrabel et basé sur 3 piliers (sensibilisation, sécurisation et appui à la répression).

Infrabel, avec l'appui de l'Autorité de tutelle, initie toutes les démarches utiles afin de conclure des protocoles avec les parquets et les services de police, de sorte à réduire au maximum les temps d'intervention et donc l'impact sur le trafic en cas de heurts de personne.

Infrabel soumet en 2024 au SPF Mobilité et Transports un plan mis à jour de déploiement de mesures de prévention sur base des études de sécurité qu'elle réalise tous les 4 ans et l'exécute avec les moyens réservés à cet effet dans ses plans financier et d'investissement.

### Art 31. Suicides

La problématique des suicides est une problématique sociétale qui dépasse le cadre des responsabilités du seul gestionnaire d'infrastructure mais elle a un impact important sur son organisation.

La lutte contre les (tentatives de) suicides sur le réseau ferroviaire fait l'objet d'un plan d'action spécifique basé sur l'identification et de sécurisation de hotspots sur le domaine ferroviaire. Infrabel

soumet au SPF Mobilité et Transports un plan mis à jour de déploiement de mesures de prévention sur base des études de sécurité qu'elle réalise tous les 4 ans et l'exécute progressivement en fonction des moyens réservés à cet effet dans ses plans financier et d'investissement. La prochaine étude de sécurité globale (qui vise à effectuer un suivi de l'évolution des hotspots dans le temps) aura lieu en 2024.

### Art 32. Sûreté

Infrabel assure un suivi des mesures antiterrorisme imposées par l'État dans le cadre de la sécurisation des installations critiques nationales et de la cybersecurity et intervient, en fonction des moyens disponibles à cet effet dans ses plans financier et d'investissement, si une adaptation de ses dispositifs de sécurité dans les points concernés est requise afin de l'aligner avec les exigences des autorités compétentes. Elle présente un suivi de ses adaptations de sécurité aux autorités compétentes au minimum chaque année et à chaque adaptation importante.

### Art 33. Sécurisation des installations critiques nationales

Infrabel coopère pleinement avec l'autorité sectorielle afin que celle-ci soit en mesure de remplir ses obligations telles que décrites dans la loi du 1er juillet 2011 relative à la sécurité et la protection des infrastructures critiques et dans la loi du 7 avril 2019 établissant un cadre pour la sécurité des réseaux et des systèmes d'information d'intérêt général pour la sécurité publique.

Infrabel poursuit la sécurisation des bâtiments abritant des infrastructures critiques nationales suivant les *plans de sécurité de l'exploitant* transmis au SPF Mobilité et Transports en application de la loi du 1<sup>er</sup> juillet 2011.

Toute révision de ces plans de sécurité se fait en concertation avec le SPF Mobilité et Transports, sur base d'une modification organisationnelle propre à Infrabel ou d'une décision des autorités compétentes liée notamment aux relocalisations de certains de ces sites critiques ou suite au renouvellement par l'autorité sectorielle du processus d'identification des sites nationaux critiques.

En cas d'élargissement des obligations d'Infrabel dans ce cadre, une subvention de l'État (d'investissement ou d'exploitation) devra spécifiquement être prévue pour la mise en œuvre des mesures concernées pour les éventuels nouveaux sites nationaux critiques (ou renforcement des mesures dans les sites existants) qui seront notifiés à Infrabel.

### Art 34. Vols de câbles

La problématique des vols de câbles est une problématique sociétale qui a un impact important sur l'organisation du gestionnaire d'Infrastructure (sécurité et conditions d'exploitation, ponctualité, ...), mais ne ressort pas de sa seule responsabilité. Cette problématique nécessite une réponse multidisciplinaire. L'implication de la Police fédérale (via la Police des Chemins de fer) ainsi qu'une bonne collaboration avec la SNCB, s'avèrent essentielles.

De son côté, Infrabel poursuit diverses mesures et initiatives visant à prévenir et (mieux) détecter les vols de câbles. Ces mesures s'inscrivent dans le cadre d'un plan d'action plus général dépendant des budgets disponibles et qui doit être actualisé de manière pragmatique en fonction des délits survenus, tant en termes de contenus que de localisations.

### Art 35. Cybersecurity

Suite à l'intégration de plus en plus importante de ses activités dans les réseaux informatiques (comme la Signalisation, les télécommandes caténaires, la gestion en temps réel du trafic ferroviaire et le GSM-

R), Infrabel devient une cible hautement possible en termes de cybercriminalité. Infrabel est en conformité avec la loi NIS du 7 avril 2019 qui lui est applicable (Network Information System), en vertu de laquelle le Ministre compétent a désigné Infrabel comme opérateur d'un service essentiel. Après avoir défini son niveau de risque actuel et en fonction de l'évolution probable de celui-ci, Infrabel transmet sa *Politique de Sécurité de l'Information (PSI)* au SPF Mobilité et Transports et met en œuvre, de manière transversale, un système de gestion de la sécurité de l'Information (ISMS).

Infrabel prend la norme ISO 27001 comme référence et d'autres normes spécifiques qui s'appliquent dans les domaines industriels.

Au vu de l'évolution constante de la cybercriminalité, et ce conformément aux exigences de la Loi NIS, Infrabel sera audité tous les 3 ans par un organisme d'évaluation accrédité avec un audit en 2025. Le premier audit en la matière a été initié en 2022. Les rapports d'audit externe seront soumis à l'Autorité de tutelle dès leur validation par les organes de gestion compétents, courant 2023. Infrabel met tout en œuvre afin de s'aligner avec les conclusions de cet audit.

Tout incident de cybersécurité doit être rapporté au Centre pour la Cybersécurité Belgique (CCB), à l'Autorité de tutelle et au Centre de Crise National.

#### **Art 36. Classification des agréments, attestations et avis de sécurité**

Infrabel coopère pleinement avec les autorités prévues dans la loi du 11 décembre 1998 relative à la classification et aux habilitations, attestations et avis de sécurité, afin que ces autorités puissent mettre en œuvre le système de vérifications de sécurité et d'avis de sécurité ("screening") conformément à la loi précitée et, si elles le jugent nécessaire, l'optimiser.

#### **Art 37. Lignes ferroviaires musées**

Conformément à la loi du 26 mars 2014 relative à la sécurité d'exploitation des lignes ferroviaires musées réglant les dispositions relatives à l'exploitation de ces lignes, Infrabel met à disposition – contre rémunération – des candidats-exploitants qui le demandent, dans le cadre de l'obtention de l'autorisation d'exploitation d'une telle ligne, un expert infrastructure pour effectuer une visite technique des voies, passages à niveau et ouvrages d'art.

## Objectif 2 : Ponctualité

### Art 38. Contexte, objectifs et engagements

Un service de qualité exige que les trains circulent ponctuellement selon l'horaire établi et publié.

La ponctualité dépend de plusieurs facteurs directement maîtrisables, soit par Infrabel, soit par les entreprises ferroviaires. Parmi les facteurs qui peuvent être maîtrisés par Infrabel figurent la fiabilité de l'infrastructure, la régulation du trafic ferroviaire dans des conditions normales et perturbées, l'organisation des travaux de maintenance et de renouvellement de cette infrastructure, la validation d'une circulation ferroviaire robuste, et la discipline opérationnelle dans l'exécution de ces tâches.

Il existe également des facteurs étrangers à l'exploitation normale du système ferroviaire, tels que les incidents et accidents impliquant des tiers, les actes de malveillance, les conditions météorologiques exceptionnelles, et autres. Infrabel n'a pas de maîtrise directe sur ceux-ci mais contribue à réduire au maximum ces facteurs perturbateurs et leur impact.

L'État et Infrabel partagent l'objectif d'améliorer la ponctualité des trains sur le réseau belge.

En collaboration avec ses clients, et sur base de son propre domaine de compétence, Infrabel s'engage à atteindre les objectifs suivants (plus de détails en Annexe II) :

- Ponctualité du trafic voyageur national : 90,6 % de trains avec moins de 6 minutes de retard en 2027 et 91 % en 2032 ;
- Minutes de retard attribuable à Infrabel :
  - o Trafic voyageurs : 362.000 en 2027 et 342.000 en 2032
  - o Trafic marchandises : 89.000 en 2027 et 85.000 en 2032.

Infrabel s'engage aussi à :

- Actualiser le « Punctuality Improvement Program » au mid-term review ;
- Identifier les actions permettant d'améliorer la ponctualité des différents secteurs (voyageurs national, international et fret) ;
- Participer aux concertations européennes sur les corridors transeuropéens et sur le Time Table Redesign.

Les actions et les modalités pour atteindre ces objectifs sont décrites dans les articles 39 à 41.

### Art 39. Ponctualité du transport national de voyageurs

Les trains à l'heure : c'est une condition pour évoluer vers une plus grande utilisation des transports publics. Pour réaliser un transfert modal vers le train, le voyageur doit en effet bénéficier d'un service de qualité, dont la ponctualité constitue un élément important.

Afin de parvenir à un service de train ponctuel, Infrabel apporte des améliorations à l'ensemble de ses processus opérationnels :

- L'élaboration systématique d'un horaire de service robuste constitue la base d'un trafic ferroviaire sans conflits (*Cfr Article 86. Allocation de la capacité*).
- Une maintenance précise des différents assets du réseau ferroviaire réduit les incidents techniques et les interventions non planifiées qui perturbent le trafic ferroviaire (*Cfr Domaine 2 : Asset management*)
- Une gestion efficace du trafic ferroviaire en cas de perturbation (*Cfr Article 102. Gestion du trafic en temps réel*).

Afin d'atténuer l'impact des facteurs perturbateurs, des plans d'action sont prévus dans le cadre du « Punctuality Improvement Program (PIP) », élaboré conjointement par Infrabel et la SNCB. En effet, une prise en charge commune aux deux entreprises est nécessaire afin d'améliorer, sur base de leur(s) domaine(s) de compétence, la ponctualité globale. Le champ d'application du PIP est le trafic intérieur de voyageurs, mais les mesures de ce programme auront également un impact positif sur la ponctualité du trafic international de voyageurs et du trafic (international) de marchandises.

Le PIP repose sur 3 types de leviers :

- Les **leviers structurels**, nécessitant des investissements (parfois substantiels) ou des changements structurels dans l'offre, généralement pour résoudre des problèmes en termes :
  - D'adéquation de la capacité disponible et des plans de transport (temps de trajet, buffers, etc.) ;
  - D'incidents d'infrastructure ou de matériel roulant imputables à des actifs.
- Les **leviers opérationnels**, s'appuyant sur l'excellence opérationnelle au sein de la SNCB et d'Infrabel, sans changements structurels. Ces leviers incluent l'amélioration des processus, le renforcement des outils, des équipes et des compétences ;
- Les **leviers tiers**, nécessitant une forte implication de diverses parties prenantes en dehors de la SNCB et d'Infrabel, généralement pour s'attaquer à un certain nombre de causes tierces (vols, intrusion, accidents de personnes).

Infrabel présentera, en étroite collaboration avec la SNCB et les opérateurs potentiellement concernés, au plus tard lors de la préparation du mid-term review une actualisation de ce plan PIP à l'Autorité de tutelle. Sur cette base, Infrabel proposera un plan d'action et activera les mesures identifiées, après concertation avec l'Autorité de tutelle, comme les plus pertinentes et efficaces, dans les limites des subventions allouées.

#### Art 40. Ponctualité du trafic international de voyageurs

Infrabel joue un rôle actif dans la concertation avec les réseaux voisins afin d'assurer des sillons les plus qualitatifs possibles. Ainsi, Infrabel participe à des groupes de travail visant à mieux harmoniser les sillons internationaux. Elle étudie également, en collaboration avec les opérateurs ferroviaires, les causes des retards sur le réseau belge et élabore des plans d'action pour améliorer la ponctualité du trafic ferroviaire international sur son propre réseau.

#### Art 41. Ponctualité du trafic (international) de marchandises

La ponctualité constitue un facteur important de la position concurrentielle de l'opérateur de fret par rapport au transport routier.

Dans ce secteur des transports, d'autres facteurs tels que la flexibilité et la fiabilité peuvent jouer un rôle encore plus important que pour le transport de voyageurs, étant donné les intérêts économiques en jeu. La flexibilité signifie la capacité d'Infrabel à faciliter la mise en circulation de trains supplémentaires en fonction du processus de production de l'industrie. La fiabilité signifie la stabilité de l'heure de départ et d'arrivée. Les perturbations causées par des dysfonctionnements de l'installation ferroviaire et l'impact des travaux d'infrastructure doivent être limités dans la mesure où le transporteur dispose d'un itinéraire alternatif pour approvisionner le client. Infrabel travaille en concertation avec les réseaux voisins afin de garantir des sillons de qualité, et d'assurer que le train puisse conserver son sillon international comme prévu.

Infrabel participe de manière proactive aux concertations relatives aux différents corridors transeuropéens dont elle fait partie afin d'assurer la ponctualité. Infrabel participera aux travaux qui

seront initiés par l'Europe sur le « Time Table Redesign » (*Cfr Article 87. Vers un catalogue de sillons pour une utilisation optimisée de l'infrastructure*).

Quel que soit le segment de trafic concerné, Infrabel assure la transparence de données de ponctualité via sa plateforme d'open data.

## Objectif 3 : Relations avec les clients et parties prenantes

### Art 42. Contexte, objectifs et engagements

Infrabel place l'intérêt de ses clients au cœur de ses activités et de ses décisions. Elle entretient un dialogue avec tous ses clients pour mieux connaître leurs ambitions et contraintes, pour faciliter leur accès aux services ferroviaires et pour fournir des solutions adaptées.

Infrabel entretient aussi un dialogue avec d'autres parties prenantes, dont les clients raccordés au rail, les ports, les autorités locales, les riverains des chantiers, et les organismes de consultation.

L'État et Infrabel partagent l'objectif de maintenir de bonnes relations de collaboration avec les clients et les parties prenantes.

Infrabel s'engage à atteindre les objectifs suivants (plus de détails en Annexe II) :

-

- Atteindre un niveau de satisfaction dans la relation clients à hauteur de 6,3/10 en 2027 et 6,5/10 en 2032
- Faire évoluer positivement la satisfaction des clients fret : différence de scores extrêmes réduite à -10% en 2027 et augmentation jusqu'à +10% en 2032

Infrabel s'engage aussi à :

- Être un promoteur du rail et optimiser la qualité de ses services ;
- Transmettre les informations utiles aux clients et parties prenantes ;
- Poursuivre et renforcer les initiatives entreprises avec les autorités portuaires ;
- Présenter endéans un an après la signature du contrat les principes qui permettront d'uniformiser progressivement les contrats avec les clients raccordés ;
- Fournir à l'Autorité de tutelle un état des lieux annuel sur les raccordements.

Les actions et les modalités pour atteindre ces objectifs sont décrites dans les articles 43 à 57.

### Art 43. Orientation client

Infrabel fait le nécessaire afin que l'orientation client devienne un élément fondamental d'une culture d'entreprise dans laquelle les clients sont au cœur des réflexions de chaque travailleur. Infrabel réalise ses missions avec pour ambition de créer de la valeur ajoutée pour ses clients.

Infrabel œuvre à ce que ses clients directs ou indirects, dont les candidats (entreprises ferroviaires et non entreprises ferroviaires), les entreprises raccordées au réseau ferroviaire, les exploitants d'installations de services, les ports belges (maritimes et intérieurs) disposant d'une infrastructure ferroviaire, puissent jouir d'une relation de confiance et d'une collaboration constructive.

Plusieurs aspects qualitatifs de l'offre de trains (notamment la ponctualité, l'allocation des sillons et la planification des travaux ou encore la robustesse du trafic ferroviaire) dépendent entre autres d'une bonne coopération ou coordination entre Infrabel et ses clients. Infrabel s'assure que les services fournis sont en adéquation avec les besoins de ses clients. Lorsqu'un écart important est constaté, Infrabel entreprend des mesures correctrices afin d'optimiser au mieux la qualité de ses services.

En tant que promoteur du rail, Infrabel soutient et accompagne l'ensemble de ses clients ainsi que les potentiels clients qui souhaitent utiliser son réseau - en partageant ses connaissances et son expérience. Lorsqu'un client souhaite mettre fin à sa relation contractuelle, Infrabel veille à

comprendre les raisons de cette décision afin d'en tirer d'éventuels enseignements, dans une perspective de continuité et de croissance du transport par le rail.

#### **Art 44. Relations avec les candidats**

Les candidats présents sur le réseau ont des modèles commerciaux qui ne nécessitent pas forcément les mêmes actions de la part d'Infrabel et leurs besoins peuvent diverger selon leur activité économique. Infrabel veille à l'équilibre entre les spécificités de chaque segment de marché actif sur son réseau en tenant compte des dispositions de droit éventuellement applicables. Chaque processus qui a un impact sur l'activité des utilisateurs est élaboré en veillant à trouver les meilleurs compromis entre les différents candidats et en tenant compte des besoins, obligations et contraintes propres à Infrabel.

Infrabel organise régulièrement des rencontres avec les candidats pour échanger et mieux connaître les ambitions et contraintes de chaque acteur afin de rechercher des solutions adaptées et innovantes le cas échéant. Infrabel se montre ouverte à l'égard des candidats lorsque ceux-ci souhaitent développer des solutions innovantes qui peuvent avoir un impact sur ses activités ou sur ses missions.

Infrabel clarifie les démarches afin de faciliter l'accès au réseau ferroviaire belge pour des candidats qui souhaiteraient circuler dans notre pays. Dans ce cadre, Infrabel offre un accompagnement spécifique aux (potentiels) nouveaux clients et guide leurs premiers pas sur le réseau.

#### **Art 45. Coordination avec les opérateurs dans le cadre d'un contrat de service public**

Conformément à l'article 163 quater de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques, une convention de transport réglant la collaboration opérationnelle entre Infrabel et la SNCB en ce qui concerne les activités entrant dans leurs missions respectives de service public a été conclue. Outre les points couverts par cette convention, Infrabel et la SNCB coordonnent leurs stratégies en matière d'accessibilité/accueil et de projets-pilotes.

#### **Art 46. Ouverture à la concurrence du « transport national de passagers »**

Conformément au règlement (UE) 2016/2338 du 14 décembre 2016 qui modifie le règlement (CE) 1370/2007, le « transport national de passagers » sera progressivement et de façon régulée ouvert à la concurrence. Par conséquent, des aspects opérationnels et organisationnels qui aujourd'hui sont discutés directement entre le gestionnaire d'infrastructure (Infrabel) et l'opérateur historique (SNCB) devront à terme inclure également les nouveaux entrants sur le marché. À cet égard, les modalités précises de cette concertation multipartite seront établies durant la durée du contrat de mission de service public de la SNCB et du contrat de performance d'Infrabel, en alignement avec l'évolution du marché du « transport national de passagers ». Un avenant au contrat pourra être rédigé si nécessaire.

Infrabel s'engage à conseiller l'Autorité de tutelle dans ses choix à long terme dans le cadre de la mise en œuvre du 4<sup>ème</sup> paquet ferroviaire. Infrabel apporte son expertise, fournit les informations disponibles au SPF Mobilité et Transports dans le respect des règles de confidentialité et examine les effets/conséquences des choix opérés par le gouvernement sur la disponibilité des capacités, par exemple en cas de modification de l'organisation du système ferroviaire. Dans ce cadre, Infrabel, en collaboration avec le SPF Mobilité et Transports, réfléchit à la manière de traiter la capacité pour les nouveaux entrants et les opérateurs « libre accès », notamment en cas de capacité limitée.

#### **Art 47. Relations avec les clients raccordés au rail**

Un client raccordé au rail est un client dont l'installation ferroviaire privée est connectée à une installation ferroviaire exploitée par Infrabel.

Infrabel maintient un dialogue constructif avec ses clients raccordés, tant sur le plan de la technique du raccordement et des dispositions contractuelles liées, que sur le plan de leur développement commercial. Lors d'une évolution susceptible d'impacter l'activité économique du client raccordé, Infrabel le prévient et recherche, avec lui, des solutions visant à réduire cet impact.

Le développement de bonnes relations commerciales entre Infrabel et ses clients raccordés permet d'assurer un partage d'informations efficace et une meilleure connaissance de la chaîne logistique. Infrabel, tenant compte des besoins spécifiques de ce type de client, communique les informations utiles au bon développement de l'activité économique du client dans le respect des règles de confidentialité.

#### Art 48. Principes de gestion des raccordements

Pour pouvoir réceptionner ou expédier ses marchandises sur le réseau ferroviaire, le client doit pouvoir bénéficier d'une liaison entre son installation ferroviaire privée et l'installation ferroviaire d'Infrabel. Cette liaison, dénommée embranchement d'un raccordement ferroviaire, est une installation ferroviaire sous la propriété d'Infrabel et dont les modalités de gestion et d'entretien font l'objet d'une relation contractuelle entre le client raccordé et Infrabel.

Infrabel s'engage à créer un nouveau format de contrat de raccordement afin d'uniformiser les règles de gestion.

Les contrats de raccordement concerneront les règles relatives à la pose de l'installation, et aux modalités d'entretien et de renouvellement.

Infrabel s'engage à présenter à l'Autorité de tutelle ses nouveaux principes endéans les 12 mois suivant la signature du contrat de performance et à s'accorder ensuite avec celle-ci sur cette base. Les nouveaux principes tiendront compte des éléments suivants :

- Une définition du niveau minimum d'utilisation et du trafic régulier d'un raccordement en regard de sa pertinence économique, légale et sociétale ;
- Pour les nouveaux projets de raccordement, l'existence d'un business case positif du candidat avec des perspectives de trafic régulier atteint après deux ans suivant la mise en service du raccordement ;
- Un engagement d'investissement privé qui doit être réalisé avant la mise en service de l'installation de raccordement au réseau d'Infrabel ;
- Une définition du périmètre du contrat (exclusion des installations privées) ;
- L'exécution du plan de maintenance de l'embranchement et les échéances de renouvellement ;
- Une répartition des coûts liés à la création du raccordement ferroviaire ;
- Une prise en charge par Infrabel des éventuels aménagements nécessaires sur d'autres infrastructures d'Infrabel, dans le respect des moyens financiers réservés à cet effet ;
- Les modalités de prise en charge par Infrabel des coûts du plan de maintenance annuels de l'embranchement ;
- Une procédure de mise en veille des raccordements ;
- Un reporting du client raccordé vers Infrabel sur les trafics réalisés annuellement et les perspectives d'évolution, dans le respect du cadre légal de confidentialité ;
- La durée de vie économique des assets.

Tout en se positionnant comme promoteur du transfert modal vers le rail, Infrabel, en concertation avec le client concerné, veille à optimiser l'utilisation de l'infrastructure et, en tant que responsable de sa gestion, prend, pour atteindre cet objectif, toutes les décisions qu'elle estime adéquates en

termes d'ouverture, de modification, de mise en veille ainsi que de mise hors service pour des raisons de sécurité.

Infrabel mettra en place un reporting annuel envers l'Autorité de tutelle au sujet des raccordements ferroviaires et de leur (non-)activité. Infrabel fournira au moins les informations suivantes à l'Autorité de tutelle, à condition qu'elle en dispose et dans le respect du cadre légal de confidentialité : le nombre de raccordements existants, leur niveau d'activité et le volume de trafic.

#### **Art 49. Gestion du 'legacy'**

Vu la multitude de dispositions contractuelles ou réglementaires qui ont pu être générées historiquement, Infrabel communiquera endéans 12 mois suivant la signature du présent contrat à l'État un inventaire des installations soumises à des règles de gestion qui représentent un obstacle à l'uniformisation envisagée.

Infrabel fournira les informations utiles qui permettront à l'Autorité de tutelle de prendre les mesures nécessaires afin de lever ces obstacles.

Infrabel fournira aussi endéans 12 mois suivant la signature du présent contrat un inventaire des raccordements et, le cas échéant, motivera son souhait d'initier le démantèlement de certains d'entre eux. Pour ces derniers, Infrabel indiquera la durée de vie restante des assets concernés, les coûts d'entretien supportés pour leur maintien, les indicateurs à la disposition d'Infrabel relatifs aux éventuelles perspectives de reprise d'activité.

#### **Art 50. Raccordements existants – mise en veille d'un raccordement**

Afin d'utiliser au mieux les moyens financiers dédiés à l'entretien de l'installation de raccordement ferroviaire, il convient d'identifier les installations non pertinentes et de mettre en place un principe de mise en veille.

La période de mise en veille doit prévoir, d'une part, de réduire le coût de l'entretien et, d'autre part, de permettre une réactivation de l'installation dans un délai inférieur à un an dans l'éventualité où le client raccordé aurait des perspectives de relance de son activité.

Durant cette période de mise en veille de maximum 12 mois, Infrabel engage un dialogue avec le client et avec d'autres partenaires potentiels, afin d'analyser les différentes possibilités de relance de l'activité ferroviaire.

#### **Art 51. Démantèlement de l'embranchement d'un raccordement**

Une décision de démantèlement de l'embranchement d'un raccordement devra faire l'objet d'une concertation entre Infrabel et l'Autorité de tutelle.

À l'issue de la période de mise en veille et lorsqu'il apparaît qu'aucun trafic ne peut être envisagé et que les alternatives plausibles ont été envisagées, Infrabel présente à l'Autorité de tutelle un rapport contenant des informations sur le coût d'entretien de l'installation, la substance de l'infrastructure concernée, une estimation de l'évolution du trafic, une analyse de l'absence de potentiel, un compte rendu des contacts avec les parties prenantes impliquées ou potentiellement impliquées.

Sur base de ces éléments, l'Autorité de tutelle pourra autoriser Infrabel à procéder au démantèlement des voies pour lesquels il n'existe ni trafic ni potentiel de trafic (à court ou moyen terme) ou, au contraire, décider d'une prolongation (non reconductible) de la mise en veille pour une durée de 12 mois. En l'absence de réaction de l'Autorité de tutelle dans les 12 mois suivant l'envoi de ce dossier, Infrabel peut décider de démanteler l'embranchement du raccordement.

## Art 52. Nouveaux projets de raccordements et nouveaux clients sur les sites raccordés

En cas de nouveau projet de raccordement ou d'une modification de raccordement, Infrabel échange toutes les informations utiles afin que l'entreprise puisse voir aboutir son projet.

Si la construction d'un nouvel embranchement nécessite une modification de l'infrastructure du réseau existant, Infrabel pourra financer ces modifications dans les limites de l'enveloppe spécifique pour le développement de nouveaux raccordements prévue dans le plan d'investissement (*Cfr Annexe IV PPI*).

Afin de garantir la viabilité du projet ferroviaire du candidat raccordé, celui-ci s'engagera à investir dans une infrastructure de réception sur son installation privée avant la mise en service du raccordement (*Cfr Article 48. Principes de gestion des raccordements*). La procédure de mise en veille d'un nouveau raccordement ne pourra débuter qu'après une période d'immunité de 2 ans pour lui permettre de construire sa relation avec ses transporteurs.

## Art 53. Relations avec les industriels et les ports

Les ports (maritimes et intérieurs) et le secteur industriel sont des acteurs à part entière de la chaîne logistique du transport de marchandises. Leurs choix stratégiques peuvent influencer significativement les activités ferroviaires et, étant donné leur potentiel de développement économique pour le pays et les ambitions affichées par ces derniers en termes de transfert modal, ils constituent, pour Infrabel, un point d'attention particulier. Infrabel développe dès lors avec eux une relation de partenariat afin de contribuer à une solution intégrale dans leur chaîne logistique. Infrabel s'organise pour fournir un accompagnement lorsqu'un nouveau projet porteur est identifié et adopte une attitude proactive quant à la recherche de projets porteurs notamment en termes de transfert modal.

La coopération et les initiatives existantes entre Infrabel et les différentes autorités portuaires seront poursuivies et renforcées afin, d'une part, d'optimiser la liaison entre les investissements dans l'infrastructure ferroviaire et la politique portuaire et, d'autre part, d'assurer un partage d'information visant à participer activement à l'amélioration globale du système ferroviaire, dans le respect de la confidentialité (*Cfr Objectif 6 : Intermodalité*).

## Art 54. Relations avec les autorités publiques

Dans le cadre de ses missions, Infrabel assure un échange d'informations avec les autorités publiques à tous les niveaux de pouvoir, dont les pouvoirs locaux et régionaux, dans le respect des règles légales de confidentialité.

Lorsque nécessaire, Infrabel assure un dialogue constructif et recherche des solutions concertées avec les pouvoirs locaux et régionaux, notamment dans le cadre de la réalisation de travaux d'infrastructure afin d'en limiter les impacts sur les environnements locaux ou les différentes politiques menées.

Au-delà des travaux d'infrastructure, Infrabel veille à sensibiliser les autorités publiques des évolutions du secteur ferroviaire et de leurs conséquences et opportunités potentielles sur les politiques menées par ces autorités. Par ailleurs, Infrabel joue un rôle de promoteur de ses installations ferroviaires existantes auprès des autorités locales et des pouvoirs régionaux.

## Art 55. Informations aux riverains

Lors de la réalisation de travaux d'infrastructure Infrabel s'engage à informer les riverains de la nature des travaux et de leurs potentiels impacts tout au long du chantier, et ce à chaque fois que cela s'avère

nécessaire. L'information concernée est communiquée de manière adéquate en identifiant clairement les conséquences prévisibles et en les replaçant dans le contexte plus général du développement du rail comme mode de transport durable et de l'évolution du secteur. À cette fin, Infrabel produit notamment diverses publications spécifiques, organise si nécessaire des séances d'information régulières et met en place un système de gestion des plaintes/questions des riverains qui fournit les réponses adéquates dans un délai raisonnable. De même, dans le cadre spécifique de ses actions de communication vers les riverains, Infrabel veille à privilégier un juste équilibre entre des approches innovantes de communication, telles que les solutions digitales, et des approches plus conventionnelles.

Infrabel privilégie le dialogue et la rencontre d'un consensus afin d'assurer le meilleur climat de réalisation des travaux.

#### **Art 56. Organismes ou organes de consultation**

En exécution de la loi relative aux Entreprises Publiques du 21 mars 1991 et des délais spécifiques qui y sont repris, Infrabel collabore avec le ou les Comité(s) institué(s) tel le CCVF (Comité consultatif pour les voyageurs ferroviaires). Dans la mesure de ses possibilités, Infrabel s'engage à répondre aux avis émis par ce ou ces Comité(s) concernant ses activités.

#### **Art 57. Développement de produits et services**

Aujourd'hui, les cycles de développement et d'innovation s'accroissent et nécessitent d'itérer de manière toujours plus rapide sur les produits et services.

Infrabel doit mettre en place un processus optimisé concernant les produits et services et les développements, lui permettant non seulement de réagir rapidement aux changements des marchés et aux opportunités potentielles mais aussi de mieux faire face aux difficultés imprévues.

Le but est, d'une part, d'améliorer les produits et services existants, mais d'autre part, de développer aussi de potentiels nouveaux produits et services. Les informations issues des réunions sur la satisfaction client (score, analyses, plan d'action, ...) seront intégrées comme un apport important dans cette réflexion. Ceci afin de s'assurer qu'Infrabel répond toujours mieux aux attentes des clients. Dans ce cadre, afin de pouvoir répondre rapidement aux besoins en constante évolution de ses clients et en vue de favoriser le transfert modal vers le rail, Infrabel doit faire preuve d'une grande flexibilité en ce qui concerne le développement de sa gamme de produits et services, y compris l'introduction de nouveaux produits et services, et leur tarification. L'État veille à mettre en place les conditions nécessaires pour qu'Infrabel puisse disposer de la marge de manœuvre nécessaire en vue d'adapter de manière flexible et agile sa gamme de produits et services répondant aux missions de service public d'Infrabel (dont notamment leur tarification).

## Objectif 4 : Vitesse commerciale

### Art 58. Contexte, objectifs et engagements

La vitesse des trains est définie de deux manières :

- La vitesse de référence : la vitesse maximale admise sur un tronçon de ligne donné en fonction des caractéristiques infrastructurelles.
- La vitesse commerciale : la vitesse moyenne réelle d'un train sur un parcours donné.

La vitesse commerciale des services ferroviaires contribue sensiblement à leur attractivité.

L'État et Infrabel partagent l'objectif de poursuivre l'augmentation des vitesses commerciales, afin de rendre le rail plus compétitif.

Infrabel s'engage à contribuer – dans la limite de son propre domaine de compétence – à ces augmentations de vitesse. Ce sera en partie réalisé par l'atteinte des objectifs suivants (plus de détails en Annexe II) :

- Suppression progressive des Avis de Ralentissement Temporaire (ART) pour mauvais état de l'infrastructure (suppression totale fin 2030) ;
- Infrabel travaille également à l'optimisation de la vitesse de référence des lignes du réseau.

Les actions et les modalités pour atteindre ces objectifs sont décrites dans les articles 59 et 60.

### Art 59. Vitesse de référence

Infrabel optimise la vitesse de référence dans les schémas directeurs, concertés avec les opérateurs lors des réunions prévues à cet effet. En outre, sur base d'un plan de transport intégré pour le long terme, certaines demandes d'augmentation de la vitesse de référence spécifiques pourraient être identifiées. Infrabel étudiera celles-ci au cas par cas. Le cas échéant, les éventuels investissements nécessaires qui en découleraient pourraient être repris dans les plans d'investissements et financiers.

### Art 60. Vitesse commerciale

La vitesse commerciale est quant à elle influencée par une combinaison de différents facteurs, tant pour le trafic de voyageurs que pour le trafic de marchandises, qui interagissent et ne dépendent pas uniquement d'Infrabel. Les facteurs principaux sont :

- La vitesse de référence
- Les plans de transport (y compris les temps tampon) et l'exploitation du réseau (*Cfr Article 80. Vision à long terme et architecture réseau*) ;
- Le matériel roulant : homogénéité, performances (accélération/décélération, vitesse maximale, ...) ;
- Le nombre, la durée et les procédures d'arrêt ;
- Les correspondances à assurer ;
- Le départ à l'heure des trains ou le respect du sillon par les trains ;
- L'état de l'infrastructure (Avis de Ralentissement Temporaire, etc.) ;
- La gestion du trafic en temps réel dont la mise à disposition d'informations permettant une aide à la conduite (ex : approche Green Wave) (*Cfr Article 102. Gestion du trafic en temps réel*).

Une augmentation générale de la vitesse commerciale sur l'ensemble du réseau ferroviaire est recherchée afin de rendre le transport ferroviaire plus attrayant.

Il est certain que sur les grandes relations ferroviaires nationales des mesures seront prises pour augmenter la vitesse commerciale (ex : optimisation des plans de transport et temps tampon, suppression des Avis de Ralentissement Temporaire pour mauvais état de l'infrastructure, etc.).

Infrabel agit sur les éléments infrastructurels et opérationnels qui influencent la capacité disponible, son utilisation et la vitesse commerciale, c.à.d. les Avis de Ralentissement Temporaire pour les travaux, les Avis de Ralentissement Temporaire pour mauvais état de l'infrastructure, la gestion du trafic en temps réel dont la mise à disposition d'informations permettant une aide à la conduite (approche Green Wave) et la vitesse de référence.

En concertation avec les entreprises ferroviaires, Infrabel cherche également à optimiser les temps-tampon et la durée des arrêts, tout en minimisant l'impact sur la robustesse du plan de transport et sur la capacité.

En ce qui concerne l'état du réseau et plus particulièrement les Avis de Ralentissement Temporaire pour mauvais état de l'infrastructure, Infrabel élabore et applique un plan de modernisation (*Cfr Article 93. Plan de modernisation*). En outre, Infrabel travaille à minimiser autant que possible l'impact des travaux sur la performance du réseau dans le respect des règles de sécurité, de la législation en matière d'allocation de capacité, d'organisation des travaux et du principe de non-discrimination entre candidats (*Cfr Article 96. Politique travaux – Temporary Capacity Restrictions*).

Lorsqu'un Avis de Ralentissement Temporaire est levé, Infrabel en informe les opérateurs et candidats concernés. En ce qui concerne la gestion du trafic en temps réel, Infrabel poursuit le développement des outils de gestion en temps réel (*Cfr Article 102. Gestion du trafic en temps réel*).

## Objectif 5 : Accessibilité

### Art 61. Contexte, objectifs et engagements

Des gares et des trains accessibles facilitent les déplacements des personnes voyageant avec de jeunes enfants ou des bagages, les personnes âgées, les personnes en situation temporaire ou permanente de mobilité réduite et/ou de handicap ou encore les personnes voyageant avec un vélo. Rendre les gares et points d'arrêt accessibles est une responsabilité conjointe d'Infrabel et de la SNCB.

Infrabel opère dans le cadre de ses propres responsabilités, en concertation avec la SNCB.

L'État et Infrabel partagent l'objectif d'augmenter le nombre de gares et point d'arrêts accessibles de manière autonome.

Infrabel s'engage à atteindre les objectifs suivants (plus de détails en Annexe II):

- Nombre de gares intégralement accessibles en autonomie pour les personnes à mobilité réduite : 154 en 2027 et 176 en 2032.

Infrabel s'engage aussi à

- Collaborer étroitement avec la SNCB à la mise en œuvre, au suivi et à l'actualisation, le cas échéant, du Masterplan Accessibilité Autonome
- Exécuter les actions reprises dans ce Masterplan, notamment en mettant les quais à une hauteur de 76 cm
- Présenter chaque année un rapport sur l'état d'avancement de ce Masterplan

Les actions et les modalités pour atteindre ces objectifs sont décrites dans l'article 62.

### Art 62. Masterplan Accessibilité autonome

La mise en accessibilité de l'infrastructure ferroviaire est concrétisée à travers le « Masterplan accessibilité autonome ». Infrabel collabore à l'élaboration, pour ce qui concerne ses compétences, de ce Masterplan, en application du Règlement UE 1300/2014. Les principaux éléments de ce Masterplan sont :

- Quais à 76cm ;
- Ascenseurs ou rampes pour accéder aux quais ;
- Lignes de guidage pour personnes aveugles, depuis la voie publique jusqu'au quai ;
- Automates de vente accessibles et dotés d'une assistance vocale personnalisée ;
- Places de parking réservées aux personnes handicapées et situées, le plus possible, à proximité immédiate de la gare.

La SNCB et Infrabel mettent en œuvre le « Masterplan accessibilité autonome » qui fixe le niveau d'ambition, le nombre de gares accessibles de manière autonome à atteindre et le pourcentage des voyageurs bénéficiant de cette accessibilité.

Infrabel s'engage à la mise aux normes d'une hauteur de quai uniforme de 76 cm, selon le rythme convenu dans le Plan pluriannuel d'investissement et aligné avec la SNCB (*Cfr Annexe IV PPI*).

Un rapport commun sur l'état d'avancement de ce Masterplan sera présenté chaque année avant le 31 mai à l'Autorité de tutelle.

En outre, les deux entreprises coordonnent leurs actions par un dialogue permanent.

Dans ce cadre, Infrabel contribue au dialogue avec les parties prenantes, dont les autorités communales et les organisations concernées (conformément au Plan d'action fédéral handicap 2021-2024).

## Objectif 6 : Intermodalité

### Art 63. Contexte, objectifs et engagements

La Belgique dispose d'un réseau ferroviaire étendu et dense. L'État souhaite développer la circulation non seulement des trains de voyageurs pour en faire la colonne vertébrale d'un système intégré de transports publics, mais aussi du transport de marchandises. Infrabel contribue à rendre son réseau plus performant et à faciliter la combinaison d'autres modes de transport en amont et en aval du trajet en train.

L'État et Infrabel collaborent à faciliter les déplacements avec des moyens combinés.

Infrabel s'engage à atteindre les objectifs suivants :

:

- Poursuivre sa politique d'Open Data
- Collaborer activement au dialogue avec les autres acteurs de la mobilité
- Apporter son expertise aux projets de Mobility as a Service et Logistics as a Service
- Apporter sa collaboration aux projets d'aménagements de routes cyclables le long des lignes ferroviaires

Les actions et les modalités pour atteindre ces objectifs sont décrites dans les articles 64 à 66.

### Art 64. Open Data

Infrabel apporte son expertise et joue un rôle de promoteur du transfert modal et de la mobilité active. Infrabel prend en considération la problématique des *first et last miles*, pour le trafic fret et voyageurs, en vue de faciliter la combinaison du train avec les autres modes de déplacement.

Dans ce cadre, Infrabel joue un rôle actif dans l'échange d'informations digitales au sein du système ferroviaire. Infrabel étend progressivement la mise à disposition de ses données via Open Data, en étant à l'écoute des opérateurs en matière de Mobility as a Service (MaaS) et Logistics as a Service (Laas).

Infrabel renforce sa participation avec le Belgian National Access Point (NAP).

Infrabel réalisera le partage de données statistiques et en temps réel pertinentes avec l'écosystème public et privé de la mobilité, en ligne avec les obligations européennes.

### Art 65. Intermodalité : transport de voyageurs

Dans sa Vision 2040, l'État vise une part modale pour le train de 15% des déplacements de personnes. Dans ce cadre, et en ligne avec ses propres compétences, Infrabel s'engage à apporter sa pleine collaboration et son expertise aux initiatives des autorités compétentes et des opérateurs concernés visant à améliorer les connexions entre les trains et les autres moyens de transport public (métro, tram, bus). Afin de jouer pleinement un rôle central en matière d'intermodalité, Infrabel prend également en considération l'impact potentiel des activités menées sur son infrastructure pour les différents acteurs de la mobilité.

Par ailleurs, Infrabel souscrit au principe STOP, hiérarchisant les déplacements à pied, à vélo, en transport public et en voiture privée.

Parmi les modes de déplacement, la combinaison entre train et le vélo a le plus grand potentiel pour augmenter l'attractivité d'une mobilité multimodale. Le vélo est indiqué pour les déplacements courts depuis et vers les gares et points d'arrêt.

Dans le respect de la priorité donnée aux investissements ferroviaires et à l'exécution de ses propres tâches et missions, Infrabel doit jouer un rôle de facilitateur de la combinaison entre train et vélo.

À ce titre, Infrabel collabore aux projets d'aménagement de routes cyclables le long des lignes ferroviaires, initiés par d'autres pouvoirs publics. La réalisation de ces projets tient compte du champ de compétence de chaque participant. Elle garantit aussi les normes de sécurité (croisement de voies, distance de sécurité aux voies, ...) ainsi que l'accès d'Infrabel à ses installations.

Hormis les projets inscrits dans le PPI, les études ou aménagements demandés par des tiers pourraient nécessiter des coûts importants d'analyse. Infrabel identifiera en collaboration avec le demandeur le coût potentiel et les modalités de prise en charge de sa demande. Infrabel disposera alors de la possibilité de facturer en tout ou en partie ces éléments à la partie demanderesse.

En cas d'investissement à réaliser à charge du gestionnaire d'infrastructure, Infrabel en définit le coût et le planning de réalisation et discute de l'opportunité de les inscrire au Plan pluriannuel d'investissement avec les Autorités.

#### Art 66. Intermodalité : transport de marchandises

Conformément aux objectifs du Gouvernement visant un doublement du volume de marchandises transportées d'ici 2030, Infrabel s'engage à :

- Renforcer progressivement sa collaboration en termes d'échange des données avec ses clients ainsi qu'avec d'éventuels partenaires externes (*Cfr Objectif 3 : Relations avec les clients et les parties prenantes*) ;
- Œuvrer pour que ses clients directs ou indirects puissent jouir d'une relation de confiance et d'une collaboration constructive externes (*Cfr Objectif 3 : Relations avec les clients et les parties prenantes*) ;
- Clarifier les démarches afin de faciliter l'accès au réseau ferroviaire belge pour des candidats souhaitant circuler en Belgique (*Cfr Objectif 3 : Relations avec les clients et les parties prenantes*) ;
- Stimuler l'utilisation des raccordements ferroviaires par le biais de (nouveaux) principes généraux via une gestion dynamique suivant les réalités du marché et permettant de mieux répondre aux besoins actuels et futurs (*Cfr Article 48. Principes de gestion des raccordements ferroviaires*) ;
- Développer des produits et solutions innovantes pour stimuler le transfert modal vers le rail, notamment en matière de digitalisation des outils d'allocation de capacité existants (*Cfr Article 90. Outils nécessaires pour soutenir les évolutions en matière d'allocation de la capacité*) ;
- Utiliser plus efficacement l'infrastructure existante, entre autres via une gestion optimisée des installations de service (*Cfr Article 83, 84 et 85 portant notamment sur la gestion des faisceaux et installations de service*) ;
- Développer, en collaboration avec tous les acteurs concernés, une vision à long terme pour une utilisation optimale des installations de service (*Cfr 83, 84 et 85 portant notamment sur la gestion des faisceaux et installations de service*).

## Objectif 7: Corporate Social Responsibility

### Art 67. Contexte, objectifs et engagements

Le monde entier se trouve face à des défis globaux, dont le changement climatique, la transition énergétique, l'économie circulaire, la protection de la biodiversité et les évolutions sociétales.

Infrabel agit de façon responsable face à ces enjeux sociétaux. Elle a adopté une stratégie Corporate Social Responsibility (depuis 2010), une politique environnementale (depuis 2014), et une stratégie climatique (depuis 2021). En outre, en tant qu'employeur inclusif et soucieux du bien-être du personnel, Infrabel veille à refléter ses valeurs dans toutes ses activités

L'État et Infrabel soulignent l'importance d'incorporer ces objectifs dans le fonctionnement quotidien.

Infrabel s'engage à atteindre les objectifs suivants (plus de détails en Annexe II) :

- Réduction de l'empreinte carbone : -10% en 2027 et -15% en 2032.

De manière non exhaustive, Infrabel s'engage aussi à

- Augmenter son efficacité énergétique notamment grâce aux énergies renouvelables ;
- Publier son bilan carbone ;
- Protéger son infrastructure contre les effets des changements climatiques ;
- Réduire progressivement l'usage de pesticides.
- Accorder l'attention nécessaire à l'inclusion dans ses campagnes de recrutement
- Poursuivre et renforcer sa politique de bien-être durable en restant attentive à la charge psychosociale au travail et soucieuse de réduire les facteurs de stress pour ses collaborateurs.

Les actions et les modalités pour atteindre ces objectifs sont décrites dans les articles 68 à 77.

### Art 68. Les piliers du développement durable

En tant qu'entreprise publique et acteur clé de mobilité durable, Infrabel joue un rôle d'exemple en matière de responsabilité sociétale des entreprises. Infrabel développe sa stratégie CSR en référence aux Sustainable Development Goals de l'ONU, aux objectifs du Green Deal de l'UE, et aux objectifs du Plan Fédéral de Développement Durable.

Cette stratégie CSR identifie les impacts environnementaux et sociétaux des activités d'Infrabel. Elle prend en compte les 5 piliers du développement durable afin de contribuer à la société de demain et préserver les générations futures.

- **People** : Infrabel porte une grande attention aux thématiques liées au bien-être au travail, à la formation continue mais aussi à la diversité, l'inclusion et l'accès des personnes à mobilité réduite.
- **Planet** : Infrabel définit sa vision environnementale et la traduit en ambitions et actions possibles via sa stratégie climatique et son plan de politique environnementale. La stratégie climatique et le plan de politique environnementale se concentrent sur les points suivants : (1) Réduire l'impact négatif sur l'environnement et le climat, limiter l'utilisation des matières premières et favoriser les énergies renouvelables, (2) Collaborer avec les parties prenantes et (3) encourager l'innovation pour le secteur ferroviaire. La stratégie climatique, le plan de politique environnementale et les objectifs sont présentés à l'Autorité de tutelle, ainsi que leurs éventuelles nouvelles versions, conformément au *Reporting CSR*, selon l'Annexe II.

- **Prosperity** : Infrabel contribue au développement socio-économique belge et européen en stimulant l'intermodalité, le modal shift et le transport fret par rail, en soutenant les chaînes d'achats responsables et en accélérant la transition vers une économie inclusive, décarbonée et circulaire.
- **Peace** : Infrabel prône l'inclusion, le respect, la tolérance et l'entraide par le biais de son approche de la solidarité, en synergie avec sa politique de diversité et d'inclusion.
- **Partnerships** : Infrabel s'investit activement dans la collaboration avec ses parties prenantes et dans le développement de partenariats pour renforcer son rôle dans la mobilité durable et le transfert modal, réduire son impact sur l'environnement et le climat, et encourager l'innovation, la diversité et l'inclusion.

#### Art 69. Energie, climat et qualité de l'air

Grâce à ses faibles émissions de gaz à effet de serre, le transport ferroviaire constitue un atout majeur pour une mobilité plus durable. En tant qu'Entreprise se situant au cœur de la mobilité ferroviaire, le rôle modèle d'Infrabel doit se traduire dans une ambition forte de neutralité carbone d'ici à 2050 au plus tard, et plus précisément 2040 pour les bâtiments d'Infrabel.

Infrabel aspire à réduire ses consommations énergétiques et son impact climatique via les éléments suivants :

- Des mesures techniques (qui comprennent l'efficacité énergétique, l'énergie verte et une réduction maximale de la consommation d'Infrabel en diesel et combustibles fossiles en général).
- Un soutien à l'innovation pour le secteur ferroviaire.
- Une collaboration avec les parties prenantes, dont les opérateurs ferroviaires.

La stratégie climatique d'Infrabel vise les mesures suivantes:

- Abandon progressif des appareils de chauffage au mazout dans les bâtiments d'ici à 2030.
- À partir de 2030, neutralité énergétique des nouveaux bâtiments accueillant du personnel.
- Transition vers des bâtiments peu énergivores (enveloppe du bâtiment, CVC, éclairage, etc.) lors de rénovations.
- Remplacement des trains de travaux fonctionnant au diesel par des modèles bimodes (électricité/diesel).
- Achat de véhicules routiers électriques et développement du réseau de bornes de recharge.
- Intégration de modules, dans le Traffic Management System, facilitant l'efficacité énergétique du transport ferroviaire (DAS/ATO).
- Évolution vers un approvisionnement en énergie renouvelable, grâce à la propre production d'Infrabel d'énergie renouvelable, des partenariats et/ou l'achat de garanties d'origine.
- Étude technique et financière des trains à batterie comme piste de solution pour les lignes non-électrifiées, à réaliser d'ici le mid-term review (adaptation du PPI en fonction des résultats).

Ces engagements font également partie du Plan national Énergie-Climat (PNEC). Ainsi, Infrabel:

- Contribue au transfert modal du transport de marchandises et de voyageurs. Les actions d'Infrabel se concentrent sur le renouvellement des installations et voies existantes et sur la

poursuite du développement du réseau d'infrastructure ferroviaire. Les actions et budgets spécifiques sont définis dans le plan pluriannuel d'investissement. Les objectifs et ambitions finaux seront précisés sur cette base dans le PNEC.

- Réduit la consommation d'énergie dans les bâtiments d'ici 2030 en concentrant davantage les bâtiments, en démolissant les sites abandonnés, en produisant 2 MWh d'énergie solaire sur les bâtiments et en abandonnant progressivement le chauffage au mazout. Afin de contribuer à l'objectif de neutralité énergétique des bâtiments d'ici 2040 et à l'objectif intermédiaire de 50 % de bâtiments neutres sur le plan énergétique d'ici 2030, Infrabel établit un cadastre énergétique pour les bâtiments non techniques d'ici 2025 (le cadastre ne concerne que les bâtiments dont le climat intérieur est régulé au moyen d'un système de chauffage ou de refroidissement), poursuit les audits énergétiques des « gros consommateurs » et élabore des plans d'action pour la mise en œuvre de mesures concrètes de réduction de la consommation. L'évolution des actions et objectifs repris dans le PNEC détermineront le niveau d'ambition effectif, ainsi que les éventuels moyens supplémentaires nécessaires.

Infrabel détermine comment la production d'énergie renouvelable par le biais, par exemple, de panneaux solaires sur les bâtiments et les bermes, contribue à la réalisation de ses propres objectifs énergétiques et climatiques.

Toute production supplémentaire d'énergie verte par rapport au prélèvement réel par Infrabel n'est possible que si des partenaires externes - tels que les entreprises ferroviaires ou autres - achètent l'énergie verte produite. La faisabilité technique, juridique et financière de ce projet sera analysée.

Infrabel publie et met régulièrement à jour son bilan carbone, selon une méthodologie reconnue. Le bilan carbone est repris dans le Reporting CSR (*Cfr Annexe II*).

En outre, Infrabel s'efforcera de mettre en place une chaîne de valeur durable en encourageant l'utilisation de matériaux circulaires et en intégrant les coûts du cycle de vie et les critères durables dans sa politique d'achat, le cas échéant en collaboration avec ses fournisseurs et entrepreneurs (*Cfr Article 74. Achats durables et économie circulaire*).

## Art 70. Changement climatique

Pour garantir la robustesse du réseau ferroviaire à long terme, il est nécessaire d'établir une cartographie de la sensibilité du réseau en fonction des dernières prévisions climatiques. La réalisation de cette cartographie et l'élaboration des mesures nécessaires dépendent notamment, de la collaboration et de l'expertise de parties externes (e.a. le centre fédéral de connaissances sur le climat à créer) ainsi que des informations disponibles auprès des autorités régionales compétentes.

L'ensemble des mesures fédérales d'adaptation (2023-2026) comprend les engagements suivants pour Infrabel :

- Cartographie de la vulnérabilité de l'infrastructure ferroviaire face à différents phénomènes climatiques extrêmes en vue d'une planification à long terme.
- Adaptation des directives techniques (internes) pour le dimensionnement et la construction de nouvelles structures de drainage pour les chemins de fer.

## Art 71. Biodiversité

L'ambition d'Infrabel est de développer un réseau d'infrastructure ferroviaire écologique durable en protégeant et en favorisant la faune et la flore le long des voies.

Dans sa gestion de la végétation, Infrabel opère une distinction entre les zones critiques pour la sécurité, à savoir le lit de ballast et les pistes de sécurité, et les bermes. Dans les actions, la sécurité du trafic ferroviaire prévaut, conformément à la loi sur la police des chemins de fer et dans le respect des obligations environnementales régionales.

Sur les bermes, Infrabel souhaite réaliser ses objectifs écologiques au moyen d'une gestion écologique des zones naturelles vulnérables et d'une optimisation de la gestion de la végétation, entre autres en élaborant et en mettant en œuvre des plans de gestion de la nature. Les plans de gestion de la nature définissent les mesures de gestion concrètes pour l'entretien, en fonction des objectifs « nature » à atteindre, de zones géographiques spécifiques. Infrabel garantit le capital vert des bermes et intègre des mesures contre la défragmentation écologique.

Des efforts sont également déployés pour sensibiliser tous les acteurs impliqués au sein d'Infrabel et pour collaborer avec des partenaires externes.

Infrabel travaille au développement ou à l'appropriation d'alternatives à l'utilisation de pesticides dans les travaux d'entretien des voies et des faisceaux sous sa responsabilité, de sorte à respecter la législation en vigueur avec l'objectif, à terme, de ne plus en utiliser du tout.

Infrabel s'engage à suivre et, dans la mesure du possible, à tester les derniers projets innovants (notamment les technologies électriques et thermiques, les bioherbicides, les plantations spécifiques, etc.) afin de déterminer leur faisabilité opérationnelle, technique, juridique et financière et de les intégrer dans ses processus opérationnels. Lors de l'évaluation de ces techniques, l'impact global sur l'environnement est toujours pris en compte.

En 2023, Infrabel présente à l'Autorité de tutelle un plan d'action de réduction des pesticides et les engagements concrets qui seront pris dans ce cadre pour la période 2024-2026. Infrabel présente une actualisation de ce plan pour la période 2027-2032 en fonction des résultats des projets innovants développés. Infrabel informe régulièrement et au minimum 1x/fois par an l'Autorité de tutelle ainsi que les Ministres régionaux concernés des résultats (avantages, contraintes et coûts) des techniques alternatives et préventives développées/en développement. Infrabel communique annuellement les quantités et types de pesticides autorisés utilisés, conformément aux obligations légales.

## Art 72. Bruits et vibrations

Pour diminuer les nuisances sonores causées par le transport ferroviaire de marchandises en Belgique, des sections dénommées « itinéraires moins bruyants » ont été déterminées, conformément au règlement (UE) 1304/2014 de la Commission du 26 novembre 2014 concernant le sous-système « Matériel roulant-bruit », modifié par le règlement (UE) 2019/774.

À partir du 8 décembre 2024, l'accès à ces itinéraires moins bruyants ne sera autorisé qu'à certaines catégories de wagons moins bruyants. Infrabel veille à ce que les itinéraires définis ne soient proposés qu'au matériel roulant qui satisfait aux obligations légales susmentionnées, sur la base des informations fournies par les opérateurs ferroviaires et les propriétaires de matériel roulant.

### Art 73. Sites et terrains durables

Infrabel continuera à réduire l'impact environnemental de ses activités. Dans le cadre de l'exploitation de ses sites et terrains, Infrabel veille notamment à :

- Poursuivre les travaux d'assainissement des sols en fonction des possibilités financières et de la faisabilité opérationnelle.
- Limiter la consommation d'eau et maximiser l'utilisation de l'eau de pluie pour les bâtiments et les processus.
- La réduction de la production de déchets, la collecte sélective des déchets et l'évolution vers une utilisation circulaire des matériaux (*Cfr Article 74. Achats durables et économie circulaire*).
- Conscientiser et sensibiliser les membres du personnel à la réduction de l'impact environnemental de leurs activités quotidiennes.

### Art 74. Achats durables et économie circulaire

Afin de limiter l'utilisation de matières premières et de réduire les émissions de gaz à effet de serre liées à sa chaîne d'achats, Infrabel poursuit le développement d'une vision long terme et d'une politique d'achats plus durables et circulaires. Cette vision prend en compte l'impact environnemental et social (conditions de travail, droits de l'homme). En respect de la loi sur les marchés publics et pour autant que l'objet du marché le justifie, Infrabel intègre de manière progressive dans ses documents de marché des critères environnementaux et/ou sociétaux ainsi qu'une analyse du cycle de vie (y compris en termes de coût) des matériaux, le tout en fonction de la faisabilité technique, juridique et financière.

Infrabel développe également une approche circulaire pour la gestion et la revalorisation de ses matériaux et déchets et encourage le développement de modèles économiques innovants (éco-conception, design circulaire, économie de la fonctionnalité et des instruments de travail, ...).

Infrabel attend de tous les adjudicataires qu'ils respectent les conditions telles que décrites dans le code de conduite pour les fournisseurs et les entrepreneurs d'Infrabel : conditions relatives au travail des enfants, au travail forcé, à la discrimination, à l'environnement, à la corruption, etc.

Pour autant que l'objet du marché le justifie, dans le respect de la loi sur les marchés publics et les limites prévues au premier alinéa, Infrabel prendra progressivement en compte des critères CSR pour la sélection de ses adjudicataires, conformément à sa politique CSR et sa politique d'achat, qui seront également intégrées dans les contrats d'achat.

Infrabel intégrera progressivement un système d'évaluation des prestations CSR de ses fournisseurs et entrepreneurs. Ceci afin de stimuler le marché et d'encourager les fournisseurs et entrepreneurs à améliorer leurs politiques CSR (services, produits,...).

Infrabel intègre progressivement la possibilité d'effectuer des audits environnementaux ou sociaux sur les activités des sous-traitants en lien avec l'objet du marché. Cette approche sera intégrée dans les processus d'achat.

### Art 75. Bien-être au travail

Infrabel assure le suivi du plan global de prévention et des plans d'action annuels et accorde une grande importance au capital humain. Ce faisant, Infrabel s'efforce d'améliorer continuellement et durablement le niveau de bien-être de son personnel, comme le demande la législation. Le plan existant à la date de conclusion du contrat date de 2019 et est revu tous les 5 ans.

Outre l'attention apportée à la formation et au développement des compétences tant personnelles que professionnelles des collaborateurs (*Cfr Article 77. Formation du personnel*), Infrabel réalise des enquêtes lui permettant de disposer d'une bonne « cartographie » du niveau de bien-être et de satisfaction de ses collaborateurs, afin de pouvoir adapter sa politique en conséquence.

Infrabel poursuit et renforce dès lors une politique du bien-être durable, attentive à la charge psychosociale au travail et soucieuse de réduire les facteurs de stress pour ses collaborateurs.

Parallèlement, Infrabel met en place une série d'initiatives de soutien à destination des collaborateurs, comme notamment l'accès direct à un coaching interne et confidentiel - contre le stress et l'épuisement ; une offre de soutien psychologique en cas de choc émotionnel ; la sensibilisation et la formation en matière de prévention au suicide ou encore des actions de promotion en termes de santé.

Par le biais de la Charte « Healthy Connecting », Infrabel s'engage également à respecter le droit à la déconnexion de ses collaborateurs.

### Art 76. Diversité et inclusion

Dans le cadre de sa politique de diversité et d'inclusion, Infrabel poursuit ses efforts pour une culture d'entreprise encore plus inclusive. Elle prévoit des actions de prévention et de lutte contre toutes les formes de discriminations ainsi que des projets de formation et de sensibilisation de son personnel à l'importance de la diversité et de l'inclusion, avec une attention particulière sur le genre, la communauté LGBTQI+, l'intégration des personnes porteuses d'un handicap, le multiculturalisme et tout en tenant compte du caractère évolutif de la thématique.

La collaboration et l'échange d'expériences étant à ce propos essentiels, Infrabel consulte régulièrement les parties prenantes internes et externes via les diverses organisations représentatives des groupes cibles concernés.

En tant qu'employeur inclusif, Infrabel veille à refléter ses valeurs dans toutes ses activités (infrastructure, politique de ressources humaines, employeur branding, communication interne et externe, ...)

La politique d'accessibilité autonome de l'infrastructure ferroviaire est détaillée à l'article 62. Toutefois, l'accessibilité en tant que concept signifie également que les bâtiments, les produits, les services et les contenus numériques sont conçus de manière à tenir compte de la diversité des caractéristiques fonctionnelles des utilisateurs, afin qu'ils puissent être utilisés sans assistance par la plus grande partie possible de la population.

Dans le cadre de la construction de nouveaux bâtiments, Infrabel s'appuiera sur les recommandations d'accessibilité des bâtiments basées sur le guide élaboré par la Régie des Bâtiments.

Pour les bâtiments existants, les adaptations nécessaires sont analysées en fonction des besoins spécifiques des employés individuels et réalisées dans la mesure du possible (adaptations raisonnables). En outre, des mesures de soutien sont également prévues pour les adaptations nécessaires des postes de travail, des régimes de travail, des équipements de travail, etc.

Infrabel accorde également une attention particulière à l'inclusion dans ses campagnes de recrutement en utilisant un langage et des images inclusifs et en prévoyant des mesures spécifiques pour certains groupes cibles afin d'assurer de l'égalité des chances (par exemple, une assistance dans le processus de recrutement, des aménagements raisonnables, etc.)

En outre, Infrabel s'efforce de rendre ses communications accessibles à tous. Concrètement, Infrabel prendra les mesures nécessaires pour obtenir le label "Anysurfer" pour le site web d'Infrabel. Ce label confirme que le site Web est accessible conformément aux instructions d'accessibilité aux contenus Web version 2.1 niveau A (ou supérieur).

#### **Art 77. Formation du personnel**

Infrabel travaille à la formation continue de son personnel par le biais de son académie. Cette dernière, afin de répondre aux défis du futur, veillera au partage des valeurs portées par Infrabel, notamment en matière de diversité, de responsabilité sociétale et environnementale.

L'académie doit également jouer un rôle majeur en matière de transfert des expertises et compétences en accompagnant les collaborateurs dans leurs évolutions personnelles et professionnelles.

L'académie veille aussi, lorsque c'est possible, à partager son expertise avec d'autres parties prenantes.

### III. Domaines de prestation

#### Domaine 1 : Capacity Management

##### Art 78. Contexte, objectifs et engagements

Le réseau ferroviaire est une infrastructure précieuse. Il est impératif de l'utiliser au mieux, et de faire circuler un maximum de trains, en fonction des demandes des entreprises ferroviaires et des candidats autorisés.

L'évolution, l'optimisation et l'allocation de la capacité du réseau aux différentes entreprises ferroviaires et candidats autorisés, constituent un des métiers principaux du gestionnaire d'infrastructure.

L'État et Infrabel partagent l'objectif d'optimiser l'utilisation du réseau, en cohérence avec les objectifs du gouvernement, formulés dans sa Vision Rail 2040.

Infrabel s'engage à atteindre les objectifs suivants (plus de détails en Annexe II) :

- Taux de publication à temps de la première version des bulletins d'adaptation des sillons : 95% en 2027 et 100% en 2032.
- À partir du mid-term review, engagement sur l'utilisation de la capacité pour travaux et sur l'utilisation des fenêtres travaux.

Infrabel s'engage aussi à

- Participer au développement d'une vision précise des besoins futurs en capacité ferroviaire ;
- Contribuer à établir un plan de transport intégré englobant tous les types de trafic sur son réseau (horaire cible 2040) ;
- Poursuivre son travail « architecture du réseau » dans le but de calibrer l'infrastructure en fonction des horaires de services souhaités à moyen et long terme ;
- Adapter l'infrastructure des corridors de fret européens afin de faciliter la circulation de trains de 740 mètres ;
- Développer les outils informatiques pour évoluer vers une communication plus efficace entre Infrabel et ses clients, et vers une meilleure organisation des travaux et leur impact sur le trafic
- Établir, à terme, un catalogue de sillons ;
- Soumettre, en 2023, une proposition pour la gestion neutre du poste de triage d'Anvers Nord ;
- Présenter, en 2023 au plus tard, une étude sur l'utilisation optimale des installations de service.

Les actions et les modalités pour atteindre ces objectifs sont décrites dans les articles 79 à 90.

##### Art 79. Un réseau performant, la base d'une capacité disponible

Afin d'offrir une capacité optimale, il importe notamment que le réseau soit entretenu et renouvelé à temps.

Tout retard dans la réalisation des travaux d'entretien et/ou de renouvellement a inévitablement un impact négatif en matière de capacité, de performance du réseau et donc de ponctualité. Infrabel élaborera un plan de modernisation, visant à rétablir un réseau sans ralentissements de vitesse pour mauvais état de l'infrastructure (*Cfr Article 93. Plan de modernisation*).

## Art 80. Vision à long terme et architecture réseau

Les ambitions traduites dans la Vision Rail 2040 nécessitent d’anticiper les futurs besoins de capacité et de disposer d’une vision à long terme réfléchie, stable et établie en temps utile. En effet, dans un certain nombre de cas, ces besoins se traduisent par des investissements dans l’extension de capacité qui nécessitent une longue période de planification et/ou d’exécution, pouvant s’étendre sur 10 à 20 ans.

L’Autorité de tutelle pilote dès lors les études portant sur les évolutions possibles en termes d’exploitation du réseau et plus particulièrement dans la confection d’un schéma horaire cible 2040 (horaire du trafic national voyageur intégré avec le trafic généré par les autres secteurs ferroviaires : voyageurs international et fret). Ce dernier visera à rencontrer les objectifs de transfert modal portés par le Gouvernement et sera décliné en différentes étapes intermédiaires de réalisation (stratégie de migration). Infrabel met son expertise à disposition et s’implique activement dans ces études dont les résultats, prévus d’ici 2024, alimenteront le travail en cours sur l’évolution de l’architecture du réseau.

Dans ce cadre, Infrabel évalue les besoins à long terme des segments du trafic voyageur national et international et du trafic marchandises en concertation avec l’Autorité de tutelle, ses clients et stakeholders et les traduit en besoins de capacité futurs.

Sur la base de ce plan de transport intégré, Infrabel pourra identifier les éventuels points d’attention en confrontant ces besoins de capacité futurs à la capacité disponible existante.

Ces points d’attention en termes de capacité seront étudiés afin de dégager des solutions qui peuvent consister, en fonction des cas, en une adaptation ou une amélioration des éléments suivants :

1. Les plans de transport successifs : en concertation avec les opérateurs (et l’Autorité de tutelle dans le cas de l’opérateur de service public), différentes pistes d’adaptation visant à optimiser l’utilisation de la capacité disponible et la robustesse peuvent être étudiées : éviter le plus possible les cisaillements, une répartition différente des trains, l’allongement ou le raccourcissement de certaines relations, l’adaptation du schéma d’arrêt et/ou du temps de parcours, ...
2. Les systèmes : évolution des systèmes de signalisation, des processus opérationnels, adaptations éventuelles des référentiels techniques.
3. L’infrastructure : lorsque l’adaptation des plans de transports n’est pas possible ou ne constitue pas une réponse suffisante et qu’aucune solution ne peut être apportée par l’adaptation des systèmes et processus, Infrabel analyse l’opportunité d’implémenter de nouvelles solutions infrastructurelles.

Une analyse de type « business case » doit donc confirmer la pertinence de ces solutions, préciser leur scope, le planning possible et le budget estimé. Si la(les) nouvelle(s) infrastructure(s) envisagée(s) n’est (ne sont) pas encore prévue(s) dans un plan ou seulement partiellement, Infrabel propose à l’Autorité de tutelle d’inscrire les montants nécessaires dans un prochain plan d’investissement. Infrabel définit également les montants à inscrire au plan financier pour garantir l’entretien de l’infrastructure créée. En cas de démantèlement d’une infrastructure, Infrabel détermine les coûts d’entretien qui ne sont plus nécessaires et propose la réaffectation des moyens libérés.

En outre, dès lors qu'il s'agit d'une solution nécessitant de réaliser différents projets d'investissement, Infrabel veille à utiliser les ressources disponibles prioritairement là où les différents utilisateurs du rail (nationaux et internationaux, voyageurs et marchandises) en tirent le plus de bénéfices.

Pour ce qui concerne les extensions intégrées dans les plans d'investissement (PPI et PSPI) en annexe IV et VI, Infrabel constituera, avec le soutien de l'État, les dossiers en vue de l'obtention, le cas échéant, des permis nécessaires et minimisera autant que possible l'impact des travaux sur le trafic ferroviaire dans le respect des règles de sécurité, de la législation en matière d'allocation de capacité, de la clé de répartition régionale et d'organisation des travaux et, en particulier, du principe de non-discrimination entre candidats. Infrabel veille également à la bonne gestion des budgets d'investissement et au respect des plannings (hors cas liés à des événements imprévisibles tels que définis aux articles 8 Force majeure et article 9 Facteurs Exogènes). L'État reconnaît cet impact temporaire des travaux sur le trafic ferroviaire et les performances du réseau pendant leur exécution (*Cfr VIII. Conception, réalisation et suivi des investissements*).

Le présent contrat constitue une première étape dans la réalisation de la Vision Rail 2040, au travers de l'évolution de l'architecture du réseau qui sera guidée par le plan de transport intégré établi. Cette approche à long terme s'étend à un horizon plus vaste que la périodicité du présent contrat.

D'ici à 2032, Infrabel travaille au déploiement de son réseau en ligne avec l'évolution définie dans le PPI et dans le plan financier 2023-2032. L'offre de capacité résultera de la combinaison de la manière dont le trafic est organisé sur base des demandes des candidats, de l'évolution des systèmes et processus (*Cfr Article 86. Allocation de capacité*) et de l'évolution des infrastructures.

Pour s'assurer que les plans de transport et d'investissements à long terme puissent évoluer parallèlement aux besoins dans un monde en perpétuel changement, Infrabel participera également aux travaux de mise à jour de la Vision Rail 2040 et de l'horaire cible, sous le pilotage de l'Autorité de tutelle.

Étant donné l'impact potentiel des décisions découlant de cette réflexion à long terme, Infrabel communique au moins une fois par an aux candidats, sur les résultats de l'étude architecture du réseau y compris les grands changements de l'infrastructure qui sont envisagés dans les prochaines années. Il en va de même pour les clients raccordés lorsque les investissements les concernent.

Lors du mid-term review avec l'Autorité de tutelle, et après consultation des clients et stakeholders, Infrabel fera le point sur la vision à long terme et vérifie si les besoins et les analyses qui en découlent sont toujours d'actualité ou si des ajustements sont nécessaires. Infrabel proposera au besoin une révision éventuelle des plans d'investissement et plan financier repris en annexe du présent contrat. Cet exercice servira également de base à la préparation des futurs plans d'investissement et financier.

En outre, l'État confie à Infrabel la mission de réaliser, en concertation avec l'Autorité de tutelle, les opérateurs et les autres parties prenantes, une étude pour identifier les marges de rationalisation du réseau ferroviaire et du dimensionnement des équipements. Les facteurs à prendre en considération dans cette étude sont notamment : l'impact environnemental, l'incidence sur les résultats financiers, les enjeux de mobilité par rapport à la nature et l'intensité de l'utilisation des lignes ainsi que les moyens de transport alternatifs disponibles et la facilité de développement de ceux-ci, l'impact économique (pour les entreprises ferroviaires et celles dont elles soutiennent les activités). Les

résultats de cette étude seront présentés pour validation devant le Conseil des ministres avant leur implémentation à l'occasion du mid-term review.

#### **Art 81. Mise hors service et démantèlement**

Chaque proposition de mise hors service (hormis les mises hors service temporaires/ coupures pour travaux ou quand la sécurité l'exige) ou démantèlement d'une ligne du réseau principal est soumise à l'approbation du Conseil des ministres.

#### **Art 82. Des infrastructures pour les trains longs**

Le Règlement (UE) 1315/2013 stipule que, d'ici 2030, les lignes de fret du réseau central (*TEN-T Core Network*) devront prévoir la possibilité de faire circuler des trains d'une longueur de 740 m. Plusieurs projets ont ainsi été identifiés en plus des voies d'évitement existantes, en cours de réalisation ou déjà prévues. L'ensemble de ces projets doit être achevé afin de permettre l'allocation de sillons robustes 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7 pour des trains longs sur le réseau belge en adéquation avec le règlement européen susnommé.

L'ordre de réalisation des infrastructures sera guidé par plusieurs critères : le nombre de trains, l'opportunité dans le cadre d'autres travaux, mais aussi et surtout la finalisation des infrastructures à 740m par axe.

Les projets identifiés sont inscrits au PPI. L'État s'engage à financer les investissements nécessaires au respect de la législation européenne et soutient Infrabel dans ses démarches avec les autorités compétentes pour l'obtention des permis nécessaires.

#### **Art 83. Gestion des faisceaux et installations de service**

En tant que gestionnaire et exploitant d'installations de service, Infrabel identifie et gère les besoins en termes de manœuvres, de stationnement de courte et longue durée, de réparations, de possibilités de chargement et de déchargement et d'opérations first/last mile de manière non discriminatoire.

Afin de pouvoir réagir de manière proactive à l'évolution rapide des circonstances économiques, démographiques, écologiques et (géo)politiques, Infrabel suit de près les développements du marché dans le transport de marchandises et de voyageurs ainsi que les évolutions technologiques en matière d'infrastructure ferroviaire et de logistique, pour pouvoir offrir aux clients des installations et des services sur mesure.

Infrabel accorde une attention particulière aux solutions innovantes, telles que les « automated guided vehicles » qui optimisent l'efficacité et les coûts d'utilisation et de maintenance de ses installations de service.

#### **Art 84. Gestion des installations de service affectées à diverses opérations**

Un faisceau de voies remplit plusieurs fonctions (e.a. manœuvres, changements de locomotives, stationnements de longue ou de courte durée, facilités de chargement et de déchargement, réglages des locomotives, réparations de wagons). La gestion des installations de service vise à optimiser globalement l'utilisation de la capacité des faisceaux.

Des tarifs adaptés pour l'utilisation des voies peuvent optimiser leur utilisation et ainsi créer plus de capacité. Cela permet de gérer des trains supplémentaires, tout en limitant les investissements supplémentaires.

Infrabel développera une politique permettant une utilisation optimale de la capacité des installations de service. À cette fin, Infrabel étudie différentes pistes et activera ensuite les mesures identifiées comme les plus pertinentes sur la base des études réalisées, telles que :

- Le développement d'un système de gestion des faisceaux qui permet de suivre à tout moment la capacité disponible dans les installations de service. La coordination entre le sillon et la capacité locale est une condition préalable et fait partie de la planification du transport ferroviaire de marchandises. Dans la phase de réalisation des transports, dans la gestion en temps réel du trafic ferroviaire, un système de gestion des faisceaux performant est nécessaire pour avoir à tout moment une vue sur l'occupation du faisceau et les mouvements d'arrivée et de départ, afin de pouvoir organiser l'utilisation de l'ensemble des faisceaux de la manière la plus efficace possible.

Dans ce système de gestion des faisceaux, il y a entre autres :

- La poursuite du développement d'un ensemble de mesures/incitants qui encouragent l'utilisation efficace des installations de service et découragent l'utilisation inefficace (e.a. l'utilisation différenciée des faisceaux sur base des différentes fonctions - par exemple les faisceaux pour le stationnement de courte durée versus les faisceaux pour le stationnement de longue durée, les mesures visant à décourager autant que possible les surréservations). Les mesures/incitations applicables seront évaluées tous les deux ans et adaptées dans le cadre d'un processus d'amélioration continue conformément aux procédures en vigueur.
- Les adaptations techniques et réglementaires afin de permettre plusieurs mouvements simultanés dans une installation de service sans signalisation, tout en maintenant le niveau de sécurité.

Infrabel présentera les résultats de son étude à l'Autorité de tutelle au plus tard fin 2023.

Un cadre juridique adéquat et un environnement soutenant sont également nécessaires afin qu'Infrabel et toutes les parties prenantes concernées puissent procéder ensemble aux ajustements nécessaires pour utiliser la capacité de la manière la plus efficace possible. Il s'agit notamment de :

- Fournir suffisamment de leviers pour faire respecter le comportement souhaité et sanctionner les violations (par exemple, des incitations financières adaptables de manière flexible pour encourager les comportements souhaités ou décourager les comportements indésirables, ou la possibilité de déplacer les trains mal garés) ;
- Introduire une obligation pour les entreprises ferroviaires et candidats autorisés de partager les données avec Infrabel afin que celle-ci dispose d'informations complètes sur la localisation et la circulation des trains, des locomotives ou d'autres matériels ;
- La prise en compte des résultats relatifs au groupe de travail commun sur la réglementation. Infrabel met en place une Task Force (avec e.a. le SPF Mobilité et Transports, le SSICF, les candidats, le Service de Régulation, l'industrie, les ports, etc.) afin de mettre en œuvre la vision commune. La Task Force travaille également sur les recommandations et propositions d'action résultant de l'étude sur « l'optimisation du transport ferroviaire depuis et vers les terminaux ferroviaires en Belgique »

Après concertation avec le SPF Mobilité et Transports et l'Autorité de tutelle, Infrabel met en œuvre les actions retenues en fonction de la disponibilité des ressources nécessaires.

En collaboration avec les parties concernées, Infrabel examine quelles interventions techniques/infrastructurales sont nécessaires pour garantir la flexibilité souhaitée et étudie comment unifier et simplifier les conditions techniques d'utilisation des infrastructures publiques par les engins rail-route et les locomotives last mile.

### Art 85. Gestion des installations de services affectées aux manœuvres

Infrabel s'engage à identifier les besoins du marché en termes de composition des trains. Infrabel suivra également de près l'évolution du marché et des technologies dans le domaine des solutions de manœuvre.

Infrabel adapte les produits existants et les installations de service affectées aux manœuvres et développe de nouveaux produits, en fonction des besoins de ses clients et de l'industrie. Elle développera également des solutions innovantes qui permettront d'optimiser les opérations de manœuvre, réduisant ainsi les coûts du trafic diffus, augmentant la qualité du produit ferroviaire et stimulant finalement le transfert modal vers le rail.

Infrabel prépare activement les évolutions du système nécessaires pour proposer une offre de service attractive dans les installations de service affectées aux manœuvres, qui garantit également une transparence et une neutralité totales. En outre, et spécifiquement pour le triage automatique d'Anvers Nord, Infrabel élabore, avec les parties prenantes, une proposition sur la manière de garantir sa neutralité ; Infrabel soumettra à cet égard une proposition (et un planning) à l'Autorité de tutelle fin 2023. La question de la prise en charge publique/privée des coûts de renouvellement et d'entretien actuellement à charge d'Infrabel fera partie intégrante de cette proposition.

### Art 86. Allocation de la capacité : généralités

Infrabel est responsable de l'allocation non-discriminatoire des sillons aux candidats et de la capacité locale (accès aux voies de triage, de formation et de garage dans les installations de service et leur utilisation), en conformité avec le Code ferroviaire. Les règles d'application sont communiquées dans le Document de référence du réseau, sous le contrôle du Service de Régulation. Infrabel poursuit l'objectif de concilier les demandes de sillons et de capacité locale des différents clients dans un sens qui soit favorable au développement de tous les trafics, tout en tenant compte de la capacité minimale devant être réservée aux activités d'entretien d'Infrabel.

Infrabel proposera, le cas échéant des modifications du cadre légal. L'État examinera ces propositions et jugera de leur opportunité.

### Art 87. Vers un catalogue de sillons pour une utilisation optimisée des infrastructures

L'introduction du catalogue se fera en deux phases :

- Dans la première phase, Infrabel continue à répondre aux demandes de sillons des candidats et améliore son processus actuel sur l'attribution des sillons, et particulièrement en cas de conflits avec les travaux, via le programme stratégique Smart Capacity Management. Dans cette phase, l'infrastructure est potentiellement utilisée de manière sous-optimale.
- Dans une deuxième phase, Infrabel passera à un catalogue de sillons complet, intégré et optimal.

#### **Première phase (2023-2027) : Smart Capacity Management**

Le programme stratégique Smart Capacity Management, lancé en 2022, formalise l'amélioration continue du processus de gestion de la capacité. Grâce à une mise en œuvre progressive, mais soutenue de ce programme, les opérateurs ferroviaires bénéficieront d'améliorations relatives à l'attribution des sillons, en ce compris en cas de travaux. Cela amènera, notamment en termes de transparence et de prévisibilité de l'impact des travaux, les évolutions suivantes :

- Dès la confection de l'horaire de service annuel, les opérateurs et entreprises raccordées pourront disposer d'une meilleure visibilité sur les travaux (major et high selon la directive européenne

traduite dans les guidelines RNE) et leur impact sur les sillons demandés. Dès lors, ils pourront s'organiser au mieux jusqu'à un an avant la réalisation de certaines de leurs activités (progressivement à partir de 2023 – complètement automatisé pour l'horaire de service 2026).

- L'attribution des sillons tiendra compte, dès la confection de l'horaire de service annuel, des travaux (major et high selon la directive européenne traduite dans les guidelines RNE) : c'est le sillon alternatif qui sera alloué en conséquence aux candidats (outil disponible fin 2025 donc application sur l'horaire de service 2027).
- Les clients disposeront d'une vision complète et dynamique des alternatives proposées en cas d'indisponibilité de certains sillons un an à l'avance par la digitalisation du Corridor Book Planning (*Cfr Article 89. Allocation de la capacité pour travaux*) et de son utilisation (outil disponible fin 2025 donc application pour l'horaire de service 2027).
- Les changements à l'infrastructure ferroviaire seront accessibles de manière structurée, informatisée et complète pour les équipes de planning, ce qui permettra une planification plus correcte des sillons et donc une plus grande stabilité de ceux-ci pour le client (outil disponible fin 2025, donc application sur l'horaire de service 2027).

Les délais mentionnés ci-dessus sont conditionnés par les résultats de l'étude de faisabilité en cours au moment de la signature de ce contrat de performance, l'existence d'un outil sur le marché permettant la réalisation de ces objectifs et les délais de passation des marchés qui peuvent dans le cas de développements informatiques être fort élevés.

En termes d'optimisation de l'utilisation de la capacité existante :

- Pour l'allocation de la capacité restante, Infrabel met progressivement en place un système de « Click & ride » (commande rapide de sillons) (*Cfr Article 90. Outils nécessaires pour soutenir les évolutions en matière d'allocation de la capacité*) (progressivement à partir de l'horaire de service 2023 – utilisé dès les discussions sur l'horaire de service en 2027)

### **Deuxième phase (2028-2032) : catalogue de sillons**

Infrabel travaille dès à présent à la mise en place d'un catalogue de sillons qui tient compte des besoins de tous les segments (voyageurs et marchandises). La mise en œuvre concrète du catalogue de sillons est directement liée à l'évolution du cadre légal en la matière (projet européen TTR) et à la finalisation des nouveaux outils de la planification des sillons et travaux (*Cfr Article 90. Outils nécessaires pour soutenir les évolutions en matière d'allocation de la capacité*). Dès que ces conditions sont remplies, en ce compris l'adaptation du cadre légal, Infrabel fait une proposition de catalogue de sillons pour l'ensemble des secteurs, et les candidats commanderont leurs sillons sur la base de ce catalogue. À ce stade, le principe du « Click & ride » pourra être étendu à l'ensemble du catalogue.

Les principes sur base desquels ce catalogue est construit seront élaborés en dialogue avec l'Autorité de tutelle et les candidats. Infrabel s'appuie sur les concepts développés dans le cadre du projet Time Table Redesign (TTR) et respecte les délais convenus au niveau européen (au plus tard pour l'horaire de service 2032 pour autant que les conditions pour la mise en place de ce catalogue soient remplies).

Infrabel vise aussi à harmoniser les horaires entre les pays européens dans le cadre du projet TTR dont l'objectif est de répondre au mieux aux besoins du marché et d'assurer une utilisation optimale des capacités existantes, y compris au niveau national (à partir de l'horaire de service 2023 pour autant que les gestionnaires d'infrastructure voisins soient disposés à s'inscrire dans cette dynamique). Infrabel participera activement aux travaux initiés par l'État et/ou l'Europe pour réaliser ce projet.

En ce qui concerne la définition du catalogue de sillons pour le trafic international de voyageurs, Infrabel est, depuis début 2020, un membre très actif de la plateforme de coopération internationale EuroLink, cofondée par Infrabel et qui réunit un certain nombre de gestionnaires d'infrastructures européens pour optimiser les sillons structurels internationaux.

Enfin, Infrabel développe une politique de partenariat avec ses clients encourageant, dans le respect du cadre légal, la standardisation de l'offre dans les phases en amont de la planification de la capacité (notamment la pré-construction) et son utilisation par les demandeurs dans les phases d'attribution des sillons. Pour autant que le cadre légal le permette, Infrabel mettra également en œuvre des dispositifs promouvant les comportements de commande constructeurs de valeurs pour l'ensemble des acteurs, permettant notamment d'éviter les sursréservations de sillons.

Les processus de planification de la capacité en amont de la phase de construction de l'horaire de service et le recours à un catalogue de sillons pertinent et alimenté par des évaluations prévisionnelles des besoins, contribueront à attribuer plus de sillons fermes, stables et robustes et optimiseront l'utilisation de la capacité disponible.

#### **Art 88. Allocation des sillons et de la capacité locale aux candidats**

Le processus d'allocation de la capacité ferroviaire d'Infrabel a un impact direct sur l'activité de ses clients et l'utilisation optimale de ses installations. Infrabel, en concertation avec ses clients, s'engage à poursuivre son travail d'amélioration de ce processus d'allocation.

Infrabel respecte et améliore, dans la mesure du possible, les délais de fourniture des sillons alternatifs en cas de travaux (*Cfr Article 89. Allocation de la capacité pour travaux*), en cherchant, notamment, à mieux coordonner l'attribution des capacités avec les gestionnaires d'infrastructure voisins lorsque ceux-ci sont concernés. Elle s'emploie également à mettre en œuvre des formats d'échanges fiables et réactifs avec les candidats, en tirant le meilleur parti des technologies digitales. Avec l'aide de l'évolution des outils digitaux, Infrabel veillera à terme à coupler le sillon avec la capacité locale. Infrabel s'attache à assurer la transparence du suivi du traitement des demandes capacitaires et à proposer des solutions pertinentes, alternatives le cas échéant, ainsi qu'à motiver ses réponses aux candidats en cas d'impossibilité d'octroyer la capacité demandée.

#### **Art 89. Allocation de la capacité pour travaux**

Infrabel améliore la disponibilité du réseau ferroviaire en accroissant davantage ses efforts dans l'organisation des travaux de maintien, d'entretien et d'extension de l'infrastructure ferroviaire. Le maintien de la qualité des sillons alloués aux candidats et le maintien de la sécurité des circulations nécessitent des travaux de maintenance réguliers et systématiques. Ces travaux sont intégrés lors de la planification des sillons en vue de minimiser leur impact sur le trafic ferroviaire tout en veillant à la robustesse des sillons attribués. À cet effet, Infrabel travaille en concertation avec les candidats pour minimiser l'impact de tous types de travaux sur les sillons, pour rechercher des alternatives en concertation avec les opérateurs ferroviaires et pour optimiser l'utilisation de la capacité ferroviaire.

Plus précisément :

- Infrabel effectue des travaux d'entretien et de renouvellement afin de garantir la sécurité du réseau ferroviaire et de la circulation des trains, et d'assurer la qualité et la substance du réseau ferroviaire (*Cfr Article 92. État et performance du réseau*). Ces interventions, tout comme les travaux d'extension ou la construction de nouvelles infrastructures, peuvent avoir des répercussions sur le trafic ferroviaire.

- Infrabel se consulte avec les opérateurs et les entreprises raccordées au réseau ferroviaire et les informe de manière proactive du planning des travaux et des fonctionnalités du réseau ferroviaire qui sont offertes au cours et au terme des travaux.
- Infrabel met en place un corridor book planning qui identifie une route alternative en cas de coupure totale de ligne. Dans la mesure du possible, Infrabel planifie les travaux en tenant compte de ce corridor book planning. Plus précisément, Infrabel évite au maximum, en particulier lorsqu'il n'existe pas d'itinéraire de substitution, l'ajout de nouvelles fenêtres de travail au-delà de celles prévues.
- Infrabel accorde en outre une attention particulière à la coordination des travaux, au niveau international, avec les réseaux voisins, et à l'harmonisation des sillons alternatifs à ces travaux. Infrabel jouera à cet effet un rôle de facilitateur en initiant, avec les gestionnaires d'infrastructure et les opérateurs ferroviaires concernés, des plateformes d'alignement.

La méthodologie suivie pour l'organisation des travaux est décrite au Domaine 2 : Asset Management (Cfr Articles 91 à 99).

La réussite des objectifs est notamment conditionnée par la coopération des réseaux voisins dans le cadre des plateformes d'harmonisation des travaux au niveau international.

#### Art 90. Outils nécessaires pour soutenir les évolutions en matière d'allocation de la capacité

Rencontrer les ambitions reprises aux articles 87 à 89, nécessite une digitalisation du processus d'allocation de la capacité, en créant notamment une plateforme accessible et consultable par les candidats, tant pour la réservation que pour la planification des sillons, des travaux, la détermination des itinéraires de déviation.

Ces programmes de digitalisation doivent permettre, une fois réalisés :

- D'améliorer de manière significative la qualité des sillons et les délais de réponse aux demandes des clients en ligne avec les principes du programme TTR.
- De planifier les sillons sans conflit par rapport aux travaux prévus tant pour le trafic de voyageurs que de marchandises.
- D'évaluer au préalable la robustesse des plans de transport envisagés (tous secteurs confondus) et ce, au profit de la ponctualité future.
- De permettre la commande des sillons de façon plus flexible avec un délai de réponse rapide en tenant compte notamment des travaux prévus, de l'harmonisation aux points frontières,... Ceci nécessite que les systèmes digitaux pour soutenir TTR, le calcul du sillon alternatif et le digital capacity management, soient finalisés au préalable. Dans l'intervalle, Infrabel améliore progressivement son processus de commande des sillons par le biais d'une interface web.
- De soutenir les processus définis permettant la création d'un catalogue de sillons
- De prendre en compte l'importance du développement d'un lien direct entre la commande d'un sillon et la capacité locale.

De manière générale, Infrabel assure une coordination avec l'ensemble des entreprises ferroviaires et candidats autorisés lorsqu'ils sont concernés par le développement d'outils digitaux et elle examinera avec eux les possibilités de les interfacer.

## Domaine 2 : Asset Management

### Art 91. Contexte, objectifs et engagements

Le réseau ferroviaire est une infrastructure précieuse. Il est impératif de l'entretenir au mieux, et de la renouveler quand ses assets arrivent en bout de vie.

La maintenance et le renouvellement des assets, au moment le plus opportun, assure la sécurité d'exploitation et le niveau de performance du réseau.

L'asset management constitue un des métiers principaux d'un gestionnaire d'infrastructure.

Un audit 'Phoenix' sur l'état du réseau, réalisé en 2018, a objectivé le vieillissement d'une partie des assets du réseau.

L'État et Infrabel s'accordent sur l'importance de la maintenance et du renouvellement du réseau, dans le but de rattraper le retard et de moderniser le réseau.

Dans ce cadre, Infrabel s'engage à atteindre les objectifs suivants (plus de détails en Annexe II):

- La réduction progressive du nombre d'Avis de Ralentissement Temporaire pour mauvais état de l'infrastructure (suppression totale fin 2030) ;
- À partir de 2027, l'amélioration de la substance du réseau ;
- Établir et tenir à jour des fiches patrimoines pour chaque type d'assets ;
- Définir pour fin 2023 un plan de modernisation du réseau afin d'amorcer le rattrapage en entretien et renouvellement ;
- Raccourcir les délais de retour à la normale après des incidents ;
- Standardiser les Temporary Capacity Restrictions afin d'optimiser l'organisation des travaux ;
- Procéder tous les 5 ans à une évaluation approfondie de la substance du réseau.

Les actions et les modalités pour atteindre ces objectifs sont décrites dans les articles 92 à 99.

### Art 92. État et performance du réseau

La qualité, la disponibilité, la fiabilité et la sécurité de l'infrastructure ferroviaire et des installations de services déterminent la performance du système ferroviaire et conditionnent la (bonne) réalisation d'un transfert modal pour les différents secteurs.

Infrabel doit dès lors veiller prioritairement à l'affectation des différentes ressources nécessaires à la maintenance et au renouvellement de l'infrastructure ferroviaire.

Cette priorité doit se traduire par une réduction progressive du nombre d'Avis de Ralentissement Temporaire pour mauvais état de l'infrastructure. Elle doit aussi permettre, dans la mesure du possible, d'éviter l'apparition de nouvelles situations nécessitant la mise en place d'Avis de Ralentissement Temporaire pour mauvais état de l'infrastructure, à l'exception des cas nécessitant des mesures de sécurité urgentes.

### Art 93. Un plan de modernisation du réseau nécessaire pour le maintien de la substance des assets

Tenant compte des moyens mis à sa disposition via le Plan pluriannuel d'investissement, Infrabel élaborera un plan de modernisation de l'état du réseau qu'elle présentera à l'Autorité de tutelle dans les 12 mois suivant la signature du présent Contrat. Ce plan de modernisation vise à enrayer la perte de substance des installations ferroviaires – constaté par l'audit réalisé à la demande d'Infrabel sur

l'état du réseau - avec notamment pour objectif d'avoir pour fin 2030 un réseau sans Avis de Ralentissement Temporaire pour mauvais état de l'infrastructure et amorce le rattrapage du retard dans le renouvellement de l'infrastructure.

Ce plan de modernisation devra s'établir sur base de « fiches patrimoines » permettant d'objectiver au mieux l'état de substance des différents assets et de disposer ainsi d'un suivi dynamique de l'infrastructure ferroviaire.

Une fiche patrimoine sera ainsi disponible pour chaque grand groupe de types d'assets :

1. Voie courante ;
2. Passages à niveau (voies) ;
3. Appareil de voie ;
4. Ouvrage d'art ;
5. Caténaire ;
6. Signalisation ;
7. Sous-stations – Alimentation électrique ;
8. Éclairage, chauffage et force motrice.

Chaque fiche patrimoine contiendra en outre les informations suivantes :

1. Description de l'inventaire technique physique ;
2. Pyramides des âges de l'inventaire technique actuel ;
3. Description de la stratégie de renouvellement ;
4. Prise en compte de la capacité industrielle ;
5. Lien entre l'état des assets et les besoins théoriques de renouvellement.

Par le biais de ce plan de modernisation du réseau, Infrabel s'engage à établir une politique visant, dans un premier temps et dans la mesure du possible, à diminuer le nombre d'assets ayant dépassé leur durée de vie technique (part hors d'âge technique) et, dans un second temps, à tendre au maintien des assets en deçà de leur durée de vie économique (part hors d'âge économique).

Le plan de modernisation du réseau tiendra compte de la stratégie de maintenance/renouvellement et de la capacité industrielle d'Infrabel - disponibilité et développement des moyens de production internes nécessaires (ateliers, centres logistiques, trains travaux, etc.) - de la capacité industrielle des entrepreneurs, des possibilités d'Infrabel en termes de restrictions temporaires de capacité pour la réalisation des travaux, ainsi que des ressources financières nécessaires en termes d'investissement.

Le plan de modernisation du réseau devra également comporter les modalités nécessaires en matière de reporting et de communication afin d'assurer un suivi transparent des résultats annuels enregistrés en matière d'évolution de l'âge moyen des assets de l'infrastructure.

Par ailleurs, Infrabel procède tous les cinq ans (la première fois à l'occasion du mid-term review) à une évaluation approfondie de l'état de la substance du réseau, notamment en fonction de l'évolution de l'âge moyen des grands groupes d'assets qui le composent. Cette évaluation permettra, le cas échéant, d'adapter le plan de modernisation, en cours de période. L'Autorité de tutelle et le SPF Mobilité et Transports disposeront de 2 mois pour remettre leurs remarques/avis.

#### **Art 94. Un Asset management performant**

Infrabel s'engage à poursuivre la transformation entamée visant tant l'excellence opérationnelle (ex. interventions urgentes, MTTR – Median Time To Recovery, ...) que la réalisation, à terme, d'économies structurelles dans le budget opérationnel.

Différents programmes de digitalisation permettront de parvenir à des gains d'efficacité, notamment par l'automatisation de certaines activités pour la collecte, le suivi et l'analyse de données. Infrabel veille également au renforcement des fonctions de planification pour garantir une affectation et une utilisation plus efficace et transparente des ressources.

Dans ce cadre et afin de limiter l'impact des travaux pour les clients Infrabel cherche à :

- Massifier les interventions liées aux travaux ;
- Augmenter l'efficacité dans le déploiement des ressources lourdes utilisées sur les chantiers (machines, hommes, ...).

#### Art 95. Politique travaux - Types d'activités

Le gestionnaire d'infrastructure a besoin d'intervenir sur le réseau pour trois types de travaux :

- **Maintenir l'infrastructure** selon des cycles prédéfinis, avec trois types d'activités : les visites, les contrôles et les travaux d'entretien préventif et correctif.
- **Renouveler** des éléments du réseau : remplacer des assets qui ont atteint la limite d'âge ou qui sont endommagés ;
- **Étendre le réseau** : travaux de construction qui anticipent les besoins futurs soit par une nouvelle infrastructure, l'adaptation de celle-ci ou l'implémentation d'une nouvelle technologie.

Par une automatisation de certaines de ses activités, Infrabel diminuera de manière significative à l'horizon 2032 – et ce notamment par l'utilisation progressive de trains de mesure - les mises hors service à simple voie actuellement nécessaires pour les visites pédestres et les contrôles. Les activités restantes, qui ne pourront être automatisées nécessiteront toujours, à des degrés divers, des mises hors service.

#### Art 96. Politique travaux - Temporary Capacity Restrictions (TCR)

Pour travailler dans de bonnes conditions de sécurité, respecter les prescriptions techniques et garantir une utilisation efficace des moyens, Infrabel prévoit quatre types de TCR :

1. CTL : coupure totale de ligne
2. SAVU : service à voie unique
3. Blanc Travaux
4. Avis de Ralentissement Temporaire (ART) : diminution imposée de la vitesse des trains

En conformité avec la loi relative au bien-être des travailleurs, Infrabel analyse les risques des interventions sur ou à proximité des voies. L'analyse de risques des activités sur ou à proximité des voies tient compte d'une matrice de risques intégrant les paramètres relatifs aux activités déployées sur le chantier et au trafic ferroviaire à proximité. La matrice de risques permet d'évaluer objectivement le niveau de risque et d'appliquer par niveau de risque des mesures appropriées de protection en lien avec les types de TCR. Si l'évolution technologique permet de revoir l'encadrement nécessaire à la protection du personnel, Infrabel étudie l'opportunité de revoir la matrice de risques.

La maintenance de l'infrastructure nécessite des TCR périodiques. Infrabel planifie la maintenance de son réseau sur base du segment de ligne concerné, le trafic impacté, et les tâches à réaliser (récurrentes ou non).

Pour les travaux de renouvellement et d'extensions, les TCR appliquées sont fonction du type de travaux et sont concertées avec les parties prenantes.

Les TCR impactent inévitablement - de manière temporaire - le trafic ferroviaire. Par conséquent, l'offre de trains devra tenir compte des TCR nécessaires à la réalisation de ces travaux

Infrabel travaille, en concertation avec les candidats, à minimiser autant que possible cet impact dans le respect des règles de sécurité, de la législation en matière d'allocation de capacité, d'organisation des interventions et du principe de non-discrimination entre candidats (*Cfr Article 89. Allocation de la capacité pour travaux*), et à rechercher des itinéraires alternatifs.

### Art 97. Politique travaux - Standardisation des TCR

L'objectif est d'évoluer progressivement vers des TCR standardisées qui permettront à Infrabel de limiter autant que possible l'impact sur le trafic.

En dehors de certains projets et travaux spécifiques, Infrabel évoluera dès lors vers les formes suivantes d'organisation des travaux :

- 1. SAVU de 7 heures en jour de semaine pour la maintenance de l'infrastructure périodique.
- 2. CTL de 7 heures en jour de semaine sur certaines lignes de desserte fine pour la maintenance de l'infrastructure périodique.
- 3. CTL de 6 heures minimum en nuit de semaine sur le Capacity Based Planning. La plage de 6 heures doit être réduite dès que possible pour limiter le nombre de trains supprimés (*Cfr Article 98. Application progressive des CTL de 6 heures en nuit de semaine*).
- 4. SAVU/CTL en weekend, de minimum 8h, pour les travaux d'extension, de renouvellement et de maintenance massifiés.

Au niveau opérationnel, cette standardisation doit permettre à Infrabel d'atteindre comme principaux objectifs :

- Optimiser le travail des équipes en créant des fenêtres de travail d'une amplitude adaptée aux besoins du chantier.
- Trouver un équilibre social entre prestations de jour, de nuit et de week-end.
- Permettre des interventions sur chaque tronçon du réseau avec une périodicité en fonction du plan de maintenance adapté à la ligne, à l'état et au type d'assets.
- Limiter autant que possible l'impact sur le trafic.

Infrabel applique ces principes selon le type d'activité à réaliser, la ligne, le tronçon de ligne impacté ou encore la période des travaux. Elle veille systématiquement à minimiser autant que possible l'impact de ceux-ci. La communication et la coordination avec les opérateurs, en particulier la SNCB, seront améliorées.

Un état des lieux de l'implémentation progressive de la standardisation des TCR sera présenté à l'Autorité de tutelle dans les deux ans suivant la signature du contrat. Une évaluation suivra au plus tard lors du mid-term review. Cette évaluation permettra d'en objectiver les gains attendus et, le cas échéant, d'apporter les modifications nécessaires pour en améliorer l'application.

#### Art 98. Application progressive des CTL de 6 heures en nuit de semaine

L'application de ce type de TCR engage toutefois Infrabel à veiller autant que possible à limiter au maximum la suppression de trains. L'organisation de ces coupures de ligne pourrait néanmoins impacter certains sillons sur certaines lignes ou tronçons de ligne. Cet impact fera l'objet d'une concertation préalable avec tous les opérateurs concernés. La plage de 6 heures doit être réduite dès que possible pour limiter le nombre de trains supprimés. Une attention particulière sera accordée en vue de limiter au strict nécessaire l'impact sur les services S urbains, en particulier lorsque les opérateurs de transports publics ont une offre plus étendue en soirée.

Dans la mesure du possible, une alternative ferroviaire sera proposée pour chaque sillon impacté.

Concernant le trafic de fret, des itinéraires alternatifs sont systématiquement proposés aux opérateurs.

La standardisation des TCR telle que décrite permettra par ailleurs une meilleure anticipation par les opérateurs de l'impact des travaux concernés. En effet, dans le système en vigueur au moment de la signature du contrat, les opérateurs n'ont pas – au moment de la final offer – de vue précise sur les sillons alternatifs qu'ils utiliseront lors des coupures pour travaux. Avec la standardisation des TCR, l'objectif est de définir en amont les alternatives qui seront appliquées lorsque les coupures en question ont lieu. Dans le cas du transport national de voyageurs, cela se traduira par la définition d'un plan de transport adapté en tenant compte des alternatives qui seraient appliquées de manière systématique.

#### Art 99. Travaux au sein des installations de service en charge d'Infrabel

Pour les interventions de maintenance dans les faisceaux de voies, des demandes de mises hors-services pouvant s'étendre jusque 9h seront étudiées et planifiées avec les utilisateurs en minimisant l'impact sur leur activité.

Par ailleurs, lorsqu'une TCR restreint la desserte d'une installation de service ou d'un raccordement, Infrabel étudie la possibilité de réaliser au même moment toute intervention nécessaire au sein de celle-ci afin de limiter au maximum l'indisponibilité des infrastructures.

Les travaux de renouvellement sont quant à eux planifiés sur mesure, en concertation avec les utilisateurs des installations de service.

## Domaine 3 : Traffic Management

### Art 100. Contexte, objectifs et engagements

L'État et Infrabel partagent l'objectif de pouvoir accueillir un maximum de trafic sur le réseau dans les meilleures conditions possibles.

Infrabel gère le trafic de tous les trains sur son réseau principal et secondaire, 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7. La gestion du trafic permet, en situation normale, que chaque train roule parfaitement en sécurité et à l'heure selon son sillon prévu. La gestion du trafic s'efforce, en situation dégradée – quel qu'en soit l'origine –, à revenir le plus vite possible à la normale, en respectant toujours les normes de sécurité.

Infrabel s'engage à atteindre les objectifs suivants :

- Développer un système de gestion pour les mouvements de trains dans les faisceaux de voies et les installations de service public, afin d'optimiser leur utilisation.
- Gérer le trafic de manière à permettre un retour à la normale le plus rapidement possible en toute sécurité en cas de situation perturbée. Les actions et les modalités pour atteindre ces objectifs sont décrites dans les articles 101 et 102.

### Art 101. Gestion du trafic

La gestion du trafic est une compétence large qui s'exerce à différents moments :

- À moyen et long terme : en anticipant de manière professionnelle les évolutions du trafic à moyen et long terme, par la concertation des secteurs concernés et au travers des exercices de plan de transport intégré et de l'évolution de l'architecture de réseau (*Cfr Article 80. Vision à long terme et architecture du réseau*) ;
- À court terme : en veillant à une utilisation optimale de la capacité du réseau et de ses installations de service, au travers d'une méthodologie en amélioration continue dans l'attribution des sillons (intégration des travaux, stabilisation des horaires, création d'itinéraires alternatifs, communication transparente et proactive, prise en compte de la capacité locale, mise en place d'un catalogue sillon) (*Cfr Article 86. Allocation de capacité*) ;
- Lors de la gestion du trafic en temps réel : en veillant à une réactivité optimale à travers des choix pertinents (*Cfr Article 102. Gestion du trafic en temps réel*).

### Art 102. Gestion du trafic en temps réel

Infrabel est responsable de la gestion du trafic en temps réel sur l'ensemble du réseau (principal et secondaire). Elle gère le trafic des trains voyageurs et marchandises 24 heures sur 24, 7 jours sur 7.

Dans le cadre de sa mission, Infrabel a pour objectif d'assurer le respect de la capacité octroyée lorsqu'un train circule dans le sillon qui lui a été attribué.

Infrabel a la responsabilité de garantir la sécurité sur son réseau en gérant de façon adéquate les événements qui peuvent se produire durant la circulation effective des trains pendant leur circulation.

Il existe deux types de situations à gérer :

- Une situation en phase avec la planification, situation dite normale ;
- Une situation dégradée.

En cas de situation dégradée, Infrabel gère le trafic de manière à permettre un retour à la normale le plus rapidement possible en toute sécurité. Elle communique au besoin avec les gestionnaires d'infrastructure voisins. La création et la mise à jour d'itinéraires alternatifs sont un des moyens utilisés.

Infrabel poursuit le développement des outils de gestion en temps réel visant à :

1. Améliorer la gestion du trafic en situation normale ;
2. Améliorer la gestion du trafic en situation perturbée ;
3. La faire évoluer en ligne avec les systèmes de signalisation déployés sur le réseau ;
4. Mettre à disposition des opérateurs ferroviaires des informations permettant une aide à la conduite visant à permettre de diminuer la consommation d'énergie.

Infrabel organise des concertations (avec les clients impactés et/ou à l'origine de la perturbation) visant à identifier les bonnes ou mauvaises pratiques afin d'en tirer les enseignements utiles et de réaliser une amélioration continue de son processus de gestion du trafic.

## IV. Processus de suivi et d'amélioration continue de la performance et dialogue de performance

### Art 103. Principes généraux

1. Le processus de suivi et d'amélioration continue de la performance est un engagement pris entre Infrabel, le Ministre de tutelle et le SPF Mobilité et Transports. Ce dernier en est également le président et en assure le secrétariat.
2. Le processus de suivi et d'amélioration continue de la performance vise à :
  - Objectiver la situation de départ et les résultats atteints tout au long de la durée du Contrat sur les aspects clés des missions de service public d'Infrabel ;
  - Soutenir et encadrer le processus d'amélioration continue des prestations par l'échange d'informations et la fixation d'objectifs clairs et mesurables.

### Art 104. Portée et organisation du suivi de la performance

1. L'évaluation de la performance d'Infrabel porte à la fois sur la réalisation des prestations (niveau de services contractuellement prévu), la qualité des services prestés (niveau de qualité perçue/mesurée) et l'efficacité des actions menées pour améliorer la performance des prestations réalisées dans le cadre des missions de service public d'Infrabel.
2. Le suivi de la performance d'Infrabel est exercé à l'aide de différents types d'instruments selon la nature des objectifs visés. Ces instruments de suivi sont les suivants :
  - Les mesures chiffrées (les indicateurs) qui permettent de mesurer la réalisation des prestations et la qualité des services prestés. Ils sont de deux types :
    - (i) Les indicateurs de performance qui mesurent la performance par rapport aux engagements chiffrés repris dans le Contrat ;
    - (ii) Les indicateurs d'information qui ne font pas l'objet d'un engagement chiffré dans le Contrat ;
  - Les rapports, qui permettent une synthèse textuelle de la réalisation des prestations et de la qualité de service ;
  - Le cas échéant, des plans de remédiation.
3. Les instruments utilisés pour le suivi de la performance d'Infrabel sont détaillés dans l'Annexe II du Contrat.
4. Par dérogation à ce qui précède, le suivi de la trajectoire de coûts et de recettes est organisé dans le cadre du calcul de la compensation (*Cfr chapitre VI. Compensation et régime financier*). De même, le suivi des investissements se déroule tel que prévu dans le cadre du Chapitre V. *Conception, réalisation et suivi des investissements*.
5. Une fois par an, Infrabel et le SPF Mobilité et Transports organisent un dialogue de performance. Un représentant du Ministre de tutelle est invité à participer. Ce dialogue de performance a lieu au plus tard le 30 juin et a pour principal objectif d'évaluer si les résultats présumés des indicateurs de performance ont été atteints et si les autres obligations contractuelles ont été respectées. En prévision du dialogue de performance, le SPF Mobilité et Transports établit l'ordre du jour au plus tard le 30 avril et Infrabel lui transmet un rapport sur l'évolution des indicateurs

de performance au plus tard 20 jours calendrier avant la tenue de ladite réunion. L'évaluation des indicateurs de performance se passe en présence des parties impliquées. L'évaluation des indicateurs de performance communs à la SNCB est réalisée en présence de représentants de ce dernier.

6. Au cours du dialogue de performance, les parties réalisent le cas échéant une évaluation des éventuels plans de remédiation en cours d'exécution.
7. À la demande explicite d'Infrabel ou du SPF Mobilité et Transports, des moments de concertation supplémentaires peuvent être organisés annuellement pour pouvoir approfondir le suivi de la performance de l'un ou l'autre domaine de prestation ou lorsqu'une dégradation importante de la qualité du service est détectée.
8. L'organisation de dialogues de performance étant un nouveau concept, une évaluation ponctuelle du processus basée sur l'expérience acquise aura lieu d'ici le 31 décembre 2025. Sur la base de cette évaluation et d'un avis motivé, le processus pourra être adapté d'un commun accord. Ces adaptations seront reprises dans une nouvelle annexe au contrat de performance qui devra être approuvée par les Parties.
9. Chaque année, le SPF Mobilité et Transports établit un rapport sur le dialogue de performance. Ce rapport contient les résultats des indicateurs de performance et des indicateurs d'information. Ce rapport est rendu public.

#### Art 105. Mid-term Review

1. L'État et Infrabel procèderont ensemble à une analyse et une évaluation de l'exécution du Contrat cinq ans après l'entrée en vigueur du Contrat et ce, par l'intermédiaire d'un mid-term review.
2. Le mid-tem review traitera en tout cas de ce qui suit :
  - a. La proposition par Infrabel à l'État belge de l'actualisation du plan de ponctualité et ce, dans le cadre et les objectifs fixés par l'article 39 ;
  - b. L'évaluation par Infrabel de la vision à long terme de la capacité et ce, dans le cadre et les objectifs fixés par l'article 80 ;
  - c. L'évaluation par Infrabel de l'état de la substance du réseau et ce, dans le cadre et les objectifs fixés par l'article 93 ;
  - d. L'examen par l'État belge du respect des valeurs cibles de 2027 pour les indicateurs de performance tels que repris dans l'Annexe II par Infrabel ;
  - e. La préparation par les Parties d'une proposition de valeurs cibles à atteindre pour 2032 des indicateurs de performance ;
  - f. La préparation par les Parties d'une proposition de valeurs de progression annuelles et de valeurs correctives des indicateurs de performance à atteindre pour la période 2028-2031.
  - g. La préparation par les Parties d'une proposition d'adaptation éventuelle des indicateurs d'information ainsi que leur définition et méthode de mesure ;
  - h. La préparation par les Parties d'une proposition de révision éventuelle du plan d'investissements 2023-2032 et ce, dans le cadre et les objectifs fixés ;
  - i. L'opportunité de préparer une proposition de modification éventuelle du Contrat ou de ses Annexes.
3. Les Parties commenceront la préparation du mid-term review au mois de mars 2027.

Les Parties feront leur possible pour terminer le mid-term review dans un délai de 12 mois à compter de son commencement.

4. Le cas échéant, les Parties pourront modifier le Contrat ou ses Annexes conformément à l'article 14.

#### Art 106. Programmes communs d'amélioration de la performance à long terme

1. Infrabel s'engage à soutenir l'étude que le SPF Mobilité et Transports réalisera sur la faisabilité technique et budgétaire de l'application progressive, à l'horizon de 2040, du cadencement sur le réseau ferroviaire autour de nœuds de correspondance, couplée à l'ajustement des horaires avec les autres modes de transport public gérés par les Régions.
2. Infrabel s'engage à soutenir les initiatives prises par le SPF Mobilité et Transports pour améliorer la performance globale du système ferroviaire belge. Ces initiatives visent avant tout à étudier les externalités réciproques induites par de possibles changements technologiques et opérationnels sur la performance globale de la gestion de l'infrastructure et des opérations de transport.
3. L'État requiert du SPF Mobilité et Transports qu'il soutienne et apporte son expertise aux initiatives et projets d'Infrabel visant à améliorer la performance globale du système ferroviaire belge.
4. Les processus d'amélioration opérationnelle nécessitant la collaboration étroite et une action concertée avec l'opérateur en charge de la mission de service public sont prioritairement organisés dans le cadre de la convention de transport visée par le chapitre Vbis de la loi du 21 mars 1991. Cette convention de transport est mise à jour et actualisée au moins tous les cinq ans. Les objectifs fixés, résultats atteints, obstacles rencontrés et leviers d'amélioration identifiés font l'objet d'une évaluation annuelle commune entre Infrabel et la SNCB dans le cadre du dialogue de performance.

#### Art 107. Gestion, transmission et contrôle des données

1. Dans le respect du cadre légal de confidentialité Infrabel met à disposition du SPF Mobilité et Transports les éléments visés à l'article 104 et ce, dans un format électronique exploitable défini par Infrabel, au moyen d'un accès à un espace digital partagé et sécurisé, et selon les modalités prévues dans le Contrat.
2. Le SPF Mobilité et Transports ou son préposé a la possibilité de réaliser un audit annuel sur les données sources et la méthode de calcul des indicateurs de performance et des indicateurs d'information. À cette fin, le SPF Mobilité et Transports reçoit les informations nécessaires et a accès aux différents sites et systèmes de mesure pertinents d'Infrabel, dans le respect des règles de confidentialité.

## V. Conception, réalisation et suivi des investissements

### Art 108. Contexte

Le plan pluriannuel d'investissement 2023-2032 donne, ensemble avec le Plan stratégique pluriannuel d'investissement 2018-2031, un aperçu des projets d'investissement qui seront réalisés au cours de cette période.

Le plan pluriannuel d'investissement 2023-2032 est joint en annexe IV du présent Contrat. Le plan stratégique pluriannuel d'investissement 2018-2031 a été approuvé par le conseil d'administration d'Infrabel le 18 décembre 2017.

Un projet d'investissement correspond à une ligne du tableau récapitulatif annexé au plan pluriannuel d'investissement.

#### 1. Plan pluriannuel d'investissement 2023-2032

### Art 109. Fiches projet

Tous les projets de ce plan pluriannuel d'investissement 2023-2032 sont décrits à l'aide de fiches projet qui expliquent l'objectif, la portée, le budget, le planning du projet (y compris des milestones clairs si la maturité du projet est suffisante), ainsi que les risques attendus.

Ces fiches projet seront fournies par Infrabel au SPF MT dans les six mois suivant la signature de ce contrat. Ces fiches projet seront ajoutées en annexe IV au prochain avenant du présent contrat.

En ce qui concerne spécifiquement les projets déjà débutés avant le 1er janvier 2023, la fiche indique quelle partie a déjà été exécutée et quelle partie est encore à réaliser.

Pour les programmes d'investissement planifiés et délimités (avec une date de début et de fin telles que reprises dans le reporting SPF), pour lesquels la définition de programme doit encore être clarifiée avec une date de début à partir de 2025, et dont le coût est estimé à au moins 50 millions d'euros, Infrabel élaborera un business case. Une étude d'impact environnemental (impact CO<sub>2</sub>, impact sur le milieu et l'environnement, durabilité, etc.) sera également élaborée spécifiquement pour les projets d'extension de capacité. La fiche projet, accompagnée du business case et, le cas échéant, de l'étude d'impact environnemental, sera soumise à l'Autorité de tutelle, au moins trois mois avant la décision de démarrer le projet, laquelle fera part de son avis à Infrabel dans les 60 jours.

Infrabel met tout en œuvre pour réaliser les investissements tels que prévus dans ce plan pluriannuel d'investissement, et ce, dans le budget prévu et conformément au timing établi.

### Art 110. Mid-term review et révision du plan pluriannuel d'investissement 2023-2032

À la suite du mid-term review du présent Contrat, tel que prévu à l'article 105, une révision du plan pluriannuel d'investissement 2023-2032 pourra être envisagée. L'élaboration, les adaptations et le processus d'approbation de cette révision sont soumis aux mêmes règles que celles applicables à un plan pluriannuel d'investissement conformément à la loi du 21 mars 1991.

Cette révision se fondera principalement sur les résultats des études sur la vision à long terme et sur l'architecture réseau, visées à l'article 80 et, le cas échéant, sur la législation modifiée. Les éventuels investissements supplémentaires qui apporteront des solutions sont principalement des investissements d'extension, des investissements qui augmentent sensiblement la capacité ou des

investissements visant à améliorer la gestion interne de l'entreprise. Pour certains de ces projets, une perspective jusqu'en 2037 peut être appliquée si la durée de ces projets l'exige.

Si lors du mid-term review, de nouveaux projets d'investissement qui ne sont pas mentionnés dans le plan pluriannuel d'investissement 2023-2032 sont envisagés, Infrabel fournira les fiches projet au SPF Mobilité et Transports pour fin avril 2027. Pour les projets dont le budget estimé est supérieur à 50 millions d'euros et qui concernent une extension de capacité ou des projets d'investissements délimités (avec une date de début et de fin telles que reprises dans le reporting SPF), la fiche projet sera complétée par un business case et une étude d'impact environnemental. Le SPF Mobilité et Transports dispose d'un délai de 45 jours calendrier à compter de la date de réception des fiches projet pour émettre et transmettre un avis au ministre ayant Infrabel dans ses attributions. Cet avis concerne la conformité des projets d'investissement avec les objectifs du contrat de performance et avec les moyens financiers prévus dans le plan pluriannuel d'investissement. Le ministre communique la position de l'État à Infrabel dans les 60 jours suivant la soumission du ou des projets. En cas de réponse positive ou si aucune objection n'a été formulée après cette période, le projet d'investissement peut être exécuté.

#### **Art 111. Rapport annuel**

Au plus tard le 30 avril de chaque année, Infrabel soumet un rapport sur l'exécution du plan pluriannuel d'investissement 2023-2032, portant spécifiquement sur l'année précédente. Ce rapport décrira les principales réalisations et expliquera tout écart et/ou risque lié aux perspectives.

Le plan pluriannuel d'investissement et sa révision intermédiaire respectent la clé de répartition régionale (Cfr article 132).

## **2. Plan stratégique pluriannuel d'investissement 2018-2031**

#### **Art 112. Contexte**

Le plan stratégique pluriannuel d'investissement 2018-2031 d'Infrabel comprend les projets financés par des fonds supplémentaires, en plus de la subvention de base, de la subvention dans le cadre de la Recovery and Resilience Facility européenne et de la subvention basée sur le Plan de Relance et de Transition belge. Ces moyens sont destinés à l'achèvement des projets d'infrastructure du RER et à la mise en œuvre d'autres projets ferroviaires prioritaires.

#### **Art 113. Projets ferroviaires prioritaires**

Ces projets ferroviaires prioritaires concernent, d'une part, des projets ferroviaires prioritaires régionaux pour lesquels les régions peuvent apporter un financement supplémentaire et, d'autre part, des projets ferroviaires stratégiques qui compte tenu des priorités sur le territoire des régions, ne sont réalisés qu'avec un financement fédéral.

#### **Art 114. Exécution des projets**

Infrabel met tout en œuvre pour réaliser ces investissements conformément aux plannings et conditions générales joints aux accords de coopération d'exécution entre le gouvernement fédéral et les Régions. En outre, Infrabel collaborera également aux éventuelles actualisations futures des accords de coopération d'exécution et fournira la contribution nécessaire à cet effet.

De plus, Infrabel conclut les contrats d'exécution nécessaires, relatifs aux projets ferroviaires prioritaires bénéficiant d'un financement supplémentaire des Régions, conformément à l'article 92bis §4nonies de la Loi spéciale de réformes institutionnelles, du 8 août 1980.

### Art 115. Rapport trimestriel

Après chaque trimestre, Infrabel établit un rapport sur l'exécution du plan stratégique pluriannuel d'investissement 2018-2031, portant spécifiquement sur l'année en cours. Ce rapport décrira les principales réalisations par projet et expliquera tout écart et/ou risque lié aux prévisions.

Infrabel respecte les règles spécifiques concernant la clé de répartition régionale, établies dans le cadre du Plan stratégique pluriannuel d'investissement. Chaque « reforecast » du plan stratégique pluriannuel d'investissement doit toujours aller de pair avec une fiche projet adaptée.

## 3. Programme d'investissement annuel

### Art 116. Contexte

Chaque année, Infrabel élabore un programme d'investissement pour l'année qui suit. Ce programme annuel doit s'inscrire dans le cadre fixé par le plan pluriannuel d'investissement 2023-2032 et le plan stratégique pluriannuel d'investissement 2018-2031. Ce programme comprend une description détaillée de l'utilisation des fonds et de leurs sources de financement jusqu'au niveau des dossiers suivis dans les rapports périodiques.

La proposition de programme d'investissement est transmise au Ministre en charge d'Infrabel et au SPF Mobilité et Transports, au plus tard le 31 octobre de l'année précédant les investissements ou à la fin du deuxième mois suivant la communication des modifications des subventions disponibles (si cette communication n'a pas été faite avant le 1er septembre). Le ministre communique la position de l'État dans les deux mois suivant la réception du programme. Passé ce délai, le programme d'investissement proposé est considéré comme accepté.

### Art 117. Amendement annuel

Dans le courant de l'année, Infrabel doit également proposer un amendement au programme d'investissement de l'année approuvé si des écarts significatifs sont attendus par rapport au programme d'investissement initial. Il est présenté au Ministre en charge d'Infrabel et au SPF Mobilité et Transports au plus tard le 15 septembre de l'année pour laquelle le changement a lieu. Le ministre communique la position de l'État dans les deux mois suivant la réception de l'amendement. Passé ce délai, le programme d'investissement amendé proposé est considéré comme accepté.

### Art 118. Rapport annuel

Au plus tard le 30 avril de chaque année, Infrabel soumet un rapport sur l'exécution du programme d'investissement annuel de l'année précédente.

Le programme d'investissement annuel et son amendement respectent la clé de répartition régionale (articles 132-133).

## 4. Suivi des investissements

### Art 119. Project management et maîtrise des coûts

Afin d’ancrer davantage la gestion de projet au sein de l’entreprise, Infrabel continue de professionnaliser les pratiques de management dans ce domaine, en ce compris les PMO.

Dans ce cadre, Infrabel prend des mesures à tous les niveaux de l’entreprise pour améliorer encore le suivi budgétaire et la priorisation des projets axés sur les activités principales d’Infrabel.

Infrabel élabore un programme de maîtrise des coûts dans un délai de maximum 12 mois suivant la date d’entrée en vigueur du Contrat et selon les principes établis en Annexe X visant à optimiser la réalisation de ses obligations et mitiger au mieux les risques liés au projet (dont certains éléments indépendants de la volonté des Parties). Ce programme concerne la phase d’avant-projet pour stabiliser les estimations de coûts et de délai, et la phase de définition du projet définitif au moment où il va être lancé (périmètre, spécificités techniques, agenda), en précisant à chaque étape une estimation de coût, dans une fourchette de plus en plus précise et, le cas échéant, les actions à entreprendre en cas d’évolution importante des estimations en cours de projet.

### Art 120. Rapport sur l’exécution des investissements

Outre les reportings généraux mentionnés aux articles 111, 115 et 118, Infrabel rapporte sur l’exécution des investissements (projets délimités et dossiers continus) conformément à la méthodologie convenue entre Infrabel et le SPF Mobilité et Transports, jointe en annexe IX.

### Art 121. Rapports vers les instances internationales et supranationales

Par ailleurs, Infrabel apportera également la contribution nécessaire et coopérera à la rédaction des rapports qui seront soumis par l’État à l’Union européenne et à d’autres instances internationales ou supranationales, particulièrement dans le cadre de la Recovery and Resilience Facility et de la Connecting Europe Facility. Le même principe doit être appliqué aux autres sources de financement supplémentaires qu’Infrabel pourrait obtenir à l’avenir et pour lesquelles un reporting distinct est demandé.

### Art 122. Évaluation des projets d’investissement

Après l’achèvement de chaque projet d’investissement, Infrabel effectuera une évaluation ex-post afin de vérifier si les objectifs visés, notamment en matière de portée, de budget et de planning, ont été atteints. Ces évaluations doivent contribuer à la poursuite de l’optimisation du programme de maîtrise des coûts et seront transmis systématiquement au SPF Mobilité et Transports.

## VI. Compensation et régime financier

### Art 123. Financement des investissements

Le financement des investissements relatifs aux missions de service public, prévus dans le Plan Pluriannuel d'Investissement 2023-2032 (ci-après le « PPI ») (cfr. annexe IV) est assuré par l'État, via une subvention annuelle de base et des subventions d'investissement spécifiques appelées « Plan national pour la reprise et la résilience » (Recovery and Resilience Facility de la Commission Européenne, appelé RRF) et « Plan de relance et de transition belge », ainsi que les préfinancements prévus par les décisions du Comité de Concertation du 7 décembre 2005 qui sont déjà activés au 31/12/2017, et un emprunt de maximum 1 000 000 kEUR courants sous réserve, pour cette dernière source de financement, de l'approbation par l'État et Infrabel.

La partie fédérale du financement des investissements relatifs aux missions de service public, prévus dans le Plan Stratégique Pluriannuel d'Investissement 2018-2031 (PSPI) (y compris les fiches par projet y afférentes) est assuré par l'État via une contribution fédérale annuelle spécifique ainsi que le préfinancement prévu par les décisions du Comité de Concertation du 7 décembre 2005 qui ont été activés en 2020 et réservé aux investissements nécessaires à l'achèvement des travaux d'infrastructure du RER wallon prévu dans le PSPI.

Infrabel s'engage à tout mettre en œuvre pour réaliser les investissements inscrits dans le PPI 2023-2032 dans les limites des financements repris aux articles 126, 127, 128 et 129. Le PPI 2023-2032 consiste en deux modules appelés « module 1 » et « module 2 ». Infrabel n'est responsable pour la conception et réalisation du module 2 du PPI que si l'emprunt est conclu par Infrabel conformément à l'article 130.

Infrabel s'engage à faire tout ce qui est en son pouvoir pour respecter tant les plannings que les budgets qui ont été établis pour les projets repris dans le PPI.

Infrabel s'engage à investir les bénéfices d'exploitation éventuels pour autant que le résultat reporté à son bilan ne soit pas négatif, que sa liquidité soit garantie et que ses besoins en exploitation soient couverts. Le transfert de surplus d'exploitation vers des investissements sera affecté aux priorités suivantes : accélération de la modernisation et du renouvellement des infrastructures existantes (cfr. plan de modernisation) ou accélération des projets d'extension de capacité en cours (axe 3, L50a, RER,...), pour autant que les investissements nécessaires à assurer la sécurité d'exploitation du réseau soient assurés. Toutefois, les bénéfices générés par des investissements sur fonds propres servent en premier lieu à la reconstitution des fonds propres.

### Art 124. Possibilité d'obtention de subsides européens (Connecting Europe Facility)

Infrabel s'engage à proposer des dossiers de candidatures en vue d'obtenir des subsides européens du programme Connecting Europe Facility (CEF), dès que l'opportunité se présente. Infrabel avec l'appui de l'autorité de tutelle travaille à identifier et obtenir d'autres sources de financement européennes.

### Art 125. Possibilité d'obtenir un emprunt de maximum 1 milliard d'euros courants

Infrabel s'engage à collaborer activement avec l'État, les institutions financières dont la BEI, et les personnes mandatées par l'État pour faciliter l'élaboration d'un dossier d'emprunt, afin que ce dossier puisse être soumis à l'approbation de l'État pour le 28 février 2023. Elle fournit notamment toutes les informations juridiques, comptables, et opérationnelles utiles à cette fin. Ce dossier pourra reprendre les conditions proposées par l'Agence de la dette pour un prêt similaire.

### Art 126. Subvention d'investissement annuelle de base

Conformément au PPI, l'État garantit à Infrabel une subvention d'investissement annuelle de base en k€2023 provisoires de référence, égale, sur la base des indices connus lors de la rédaction du présent Contrat, aux montants repris ci-dessous, à indexer selon la formule définie à l'article 131 :

- 2023 : 869.970
- 2024 : 1.059.291
- 2025 : 1.175.191
- 2026 : 1.188.285
- 2027 : 1.183.705
- 2028 : 1.214.395
- 2029 : 1.197.999
- 2030 : 1.363.939
- 2031 : 1.347.495
- 2032 : 1.319.262

Ces montants ont été calculés sur base de l'évolution attendue des dotations en prenant compte des formules d'indexation du précédent contrat et adapté en tenant compte de la nouvelle formule de l'indexation et des hypothèses d'indexation suivantes :

- Index 2021 : 11,71%
- Estimation Index 2022 : 17,87%

Le montant de base des dotations en k€2023 de référence de 2024 à 2032 reposent sur une hypothèse d'indexation de 17,87% en 2022. Ces montants seront adaptés au moment où l'index définitif de l'année 2022 est connu.

Les montants ainsi adaptés seront annexés au présent Contrat. Ils remplaceront les montants provisoires mentionnés ci-dessus et deviendront les montants de référence définitifs de la subvention d'investissement de base.

Cette subvention d'investissement annuelle de base comprend les montants nécessaires pour réaliser les investissements prévus dans le PPI 2023-2032 annexé au présent Contrat qui ne sont pas financés par les subventions spécifiques RRF-ou « Plan de relance et de transition belge ».

Cette subvention annuelle d'investissement de base comprend également le prélèvement prioritaire, en exécution des décisions du Comité de concertation du 7 décembre 2005 concernant les investissements qui sont réalisés via un préfinancement par les régions, des montants nécessaires au remboursement du capital et, le cas échéant, des intérêts non couverts par l'intervention des régions, relatifs au préfinancement des 3 projets activés au 31.12.2017. Il s'agit plus particulièrement des projets approuvés par le Comité de concertation du 7 décembre 2005 et repris au sein du PPI, à savoir :

- SPV Zwankendamme
- SPV 162
- SPV Port de Bruxelles

Cette subvention de base comprend également le prélèvement prioritaire pour le remboursement du capital et des intérêts de l'opération « Build & Finance » du hall de montage de l'atelier de Bascoup.

### **Art 127. Subvention d'investissement spécifique « Plan national pour la reprise et la résilience » (RRF)**

Conformément au PPI, l'État garantit à Infrabel une subvention d'investissement spécifique « RRF », exprimée en k€ courants à concurrence des montants annuels suivants, pour la réalisation des projets repris en annexe VII :

- 2023 : 27.290
- 2024 : 15.310
- 2025 : 8.200

Le versement de ces subventions RRF est conditionné au respect des modalités reprises en annexe VII.

Concernant les soldes des subventions prévues pour les années 2020, 2021 et 2022 non-utilisés au 01/01/2023, l'État en assure le versement à Infrabel selon les mêmes modalités reprises en annexe VII.

Cette subvention d'investissement spécifique « RRF » d'Infrabel comprend les montants nécessaires pour réaliser les investissements prévus dans le PPI 2023-2032 annexé au présent Contrat et identifiés comme étant financés par la subvention d'investissement spécifique « RRF » et approuvés par la Commission européenne en tant que tels. Les projets financés par la subvention d'investissement spécifique « RRF » sont repris dans l'Annexe VII.

Infrabel met tout en œuvre pour respecter le planning des travaux convenu pour ces projets, et pour atteindre les jalons intermédiaires définis. Dans le cas où Infrabel est dans l'incapacité de respecter les engagements du plan RRF, elle est tenue d'en informer l'État belge le plus rapidement possible. Une réunion de concertation est alors organisée pour trouver la meilleure solution. Sans solution concertée trouvée avec l'État belge, Infrabel procédera aux arbitrages nécessaires afin de préserver ces subventions européennes (cfr. Annexe VII).

### **Art 128. Subvention d'investissement spécifique « Plan de relance et de transition belge »**

Conformément au plan pluriannuel d'investissement 2023-2032 d'Infrabel, l'État garantit à Infrabel une subvention spécifique « Plan de relance et de transition belge », exprimée en k€ courants à concurrence des montants annuels suivants :

- 2023: 81.000
- 2024: 97.000

Cette subvention d'investissement spécifique « Plan de relance et de transition belge » comprend les montants nécessaires pour réaliser les investissements prévus dans le plan d'investissement pluriannuel 2023-2032, et identifiés comme étant financés par la subvention d'investissement spécifique « Plan de relance et de transition belge ». Les projets financés par la subvention d'investissement spécifique « Plan de relance et de transition belge » sont repris dans l'Annexe VIII.

Le contrôle de la réalisation des projets, pour lesquels des subsides ont été alloués à Infrabel dans le cadre de l'axe 5 « politique d'investissement » du Plan de relance et de transition belge, a été intégré dans les procédures existantes du SPF Mobilité et Transports. Ces projets sont également intégrés dans le plan fédéral de relance et d'investissements, et font l'objet d'un rapport de suivi semestriel coordonné avec les rapports fournis pour le plan national de relance et de résilience.

Les moyens non-utilisés pourront être réutilisés par Infrabel les années suivantes.

Infrabel met tout en œuvre pour respecter le planning des travaux qui a été convenu pour ces projets. Dans le cas où Infrabel est dans l'incapacité de respecter les engagements, elle est tenue d'en informer l'État belge le plus rapidement possible. Une réunion de concertation est alors organisée pour trouver la meilleure solution.

Sans accord, Infrabel n'est tenue de réaliser que les travaux qui sont couverts par les moyens financiers disponibles pour ces investissements.

Toutefois, l'État peut accorder toute autre contribution supplémentaire afin de mettre à la disposition d'Infrabel des moyens supplémentaires afin de poursuivre l'exécution des projets d'Infrabel qu'il détermine. L'État peut également convenir avec Infrabel d'un arbitrage (y compris avec une révision de l'étendue ou du planning d'exécution) en vue de poursuivre l'exécution du projet concerné.

#### Art 129. Contribution fédérale annuelle spécifique PSPi

Conformément à l'Accord de coopération du 5 octobre 2018, relatif au financement des infrastructures ferroviaires stratégiques, traduit dans le Plan stratégique pluriannuel d'investissement 2018-2031 en annexe VI et sans préjudice du contrat de préfinancement relatif aux travaux sur les lignes 161 et 124 du réseau express régional en Région wallonne conclu le 01/07/2019, l'État garantit à Infrabel une contribution annuelle spécifique, exprimée en k€ courants, à concurrence des montants suivants sur la période 2023-2031 :

- 2023 : 79.021
- 2024 : 49.286
- 2025 : 50.685
- 2026 : 33.906
- 2027 : 6.460
- 2028 : 6.214
- 2029 : 5.994
- 2030 : 5.880
- 2031 : 3.336

Cette contribution fédérale spécifique pour Infrabel comprend les montants mis à disposition d'Infrabel pour les investissements prévus dans le plan stratégique pluriannuel d'investissement d'Infrabel, à savoir :

- Le financement des investissements nécessaires pour réaliser les travaux d'infrastructure RER à charge d'Infrabel tels que décrits dans la fiche RER annexée au plan stratégique pluriannuel d'investissement d'Infrabel ;
- Le financement des investissements stratégiques en infrastructures qui relèvent de la compétence d'Infrabel tels que décrits dans les fiches annexées au plan stratégique pluriannuel d'investissement d'Infrabel.

Les moyens non-utilisés pourront être réutilisés par Infrabel durant les années suivantes.

Dans le cas où la contribution fédérale spécifique, combinée au préfinancement prévu par les décisions du Comité de Concertation du 7 décembre 2005 activé en 2019 et réservé aux investissements nécessaires à l'achèvement des travaux d'infrastructure du RER wallon prévu dans le plan stratégique pluriannuel d'Infrabel et combinée aux financements éventuels par des tiers, s'avèrent insuffisants pour financer le plan stratégique pluriannuel d'investissement d'Infrabel, elle est tenue d'en informer l'État belge à travers le processus de rapportage prévu (*Cfr chapitre V. Conception, réalisation et suivi des investissements*), une réunion de concertation est organisée. En

l'absence de solution concertée, Infrabel ne sera plus obligée d'exécuter l'ensemble des travaux prévus par le plan stratégique pluriannuel d'investissement, mais uniquement ceux pour lesquels les montants de financement sont disponibles.

À l'exception de la finalisation des travaux du RER dont le solde à financer, au-delà des budgets prévus dans le PSPI, a été intégré dans le PPI, sous réserve de l'emprunt tel que prévu à l'article 130, Infrabel ne peut être tenue de financer ou de préfinancer les travaux visés par le plan stratégique pluriannuel d'investissement de quelque manière que ce soit. De même, en aucun cas, Infrabel ne peut être tenue de financer ces travaux via sa subvention d'investissement de base.

#### Art 130. Emprunt à conclure par Infrabel

Dans le cas où l'emprunt visé à l'article 125 est conclu par Infrabel, Infrabel est tenue de réaliser le module 2 au-delà du module 1 du PPI.

À cette fin, le financement du PPI est augmenté par le capital de cet emprunt, éventuellement complété par d'autres ressources disponibles générées par Infrabel.

Les montants annuels indicatifs en k€ 2023, pour le financement de ce module 2 sont les suivants :

- 2025 : 155.900
- 2026 : 152.900
- 2027 : 149.900
- 2028 : 146.900
- 2029 : 144.000

Infrabel adapte ces montants et les répartit dans le temps et en fonction des besoins de la réalisation du PPI, y compris le module 2, notamment pour en assurer la conformité avec les conditions associées à l'emprunt.

#### Art 131. Indexation de la subvention d'investissement de base

Les montants de référence de la subvention d'investissement de base, repris à l'article 126, sont associés à une valeur provisoire d'indice de 137,652 pour les prix des matériaux (= meilleure estimation au moment de la finalisation du présent contrat de la valeur moyenne en 2023 de l'« Index I-2021 » publié par le SPF Economie) et une valeur provisoire d'indice de 34,207 pour les salaires (= meilleure estimation au moment de la finalisation du présent contrat de la valeur moyenne en 2023 de la « Valeur S » pertinent publié par le SPF Economie).

Ces valeurs de référence des indices I 2021 et S seront adaptées au moment où les valeurs d'indices définitives de l'année 2022 seront connues. Les valeurs d'indices ainsi adaptées seront annexées au présent Contrat. Elles remplaceront les valeurs provisoires d'indices et deviendront les valeurs de référence définitives des indices pour la subvention d'investissement de base.

Exprimé en euros courants, le montant de la subvention d'investissement de base pour une année donnée est égal au montant de référence indexé pour 40% selon l'évolution des prix des matériaux (comme capté par l'évolution de la valeur moyenne annuelle de l'« Index I-2021 ») par rapport au valeur d'indice de référence précitée, et indexé pour 60% selon l'évolution des salaires (comme capté par l'évolution de la valeur moyenne annuelle de la « Valeur S » pertinent) par rapport au valeur d'indice de référence précitée.

Formule applicable pour calculer la subvention d'investissement de base due pour l'année t :

$$Subvention_t^{euros\ courants} = Subvention_t^{référence} * Indice\ d'indexation_t$$

où

$Subvention_t^{référence} = \text{montant pour l'année } t \text{ repris dans l'article 126}$

$$Indice\ d'indexation_t = 0,4 * \left( \frac{\sum_{i=janvier_t}^{décembre_t} Index\ I_i}{12} / 137,652 \right) \\ + 0,6 * \left( \frac{\sum_{i=janvier_t}^{décembre_t} Valeur\ S_i}{12} / 34,207 \right)$$

où

$Index\ I =$  Index I-2021 des prix des matériaux (indice des prix à la production) publié par le SPF Economie,

$Valeur\ S =$  Indice des salaires horaires, reflétant l'évolution des salaires et des charges sociales pour les travaux qui relèvent de la Commission paritaire de la construction (plus de 20 travailleurs) publié par le SPF Economie.

Le calcul des provisions payables pour la subvention d'investissement de base est réalisé à deux moments sur base de la valeur prévisionnelle mise à jour des indices de prix.

1. Une première prévision est transmise, à titre informatif par Infrabel à l'État au plus tard le 31 mars de chaque année T-1 et sert de base à l'établissement du budget de l'État pour l'année T ainsi qu'aux paiements des provisions de janvier à avril de l'année T;
2. Une deuxième prévision est transmise par Infrabel à l'État au plus tard le 31 janvier de chaque année T et sert de base à la fixation du montant des provisions payées à Infrabel à partir de mai de l'année T ;

Si le montant des provisions défini respectivement au point 2 est supérieur aux montants définis respectivement au points 1, le montant total de la différence pour les provisions ayant déjà été payées est versé à Infrabel dans les soixante jours suivant la transmission de la prévision y relative. Si le montant des provisions défini respectivement au points 2 est inférieur au montant défini respectivement au point 1, le montant total de la différence pour les provisions ayant déjà été payées est déduit des paiements suivants jusqu'à épuisement du solde.

Une note de calcul est transmise par le SPF Mobilité et Transports à Infrabel lors de chaque modification des montants à verser.

La valeur prévisionnelle des indices de prix pris en compte pour les calculs ci-dessus est déterminée (a) sur base de la valeur prévisionnelle au moment du calcul de l'indice considéré s'il existe une source officielle (par ex. bureau du plan), (b) soit de commun accord entre les parties s'il n'existe pas de source officielle.

### Art 132. Clé de répartition régionale

Le Plan Pluriannuel d'Investissements est établi selon une clé de répartition (60%/40%) pour les investissements localisables en région flamande et en région wallonne, et financés par des sources publiques fédérales.

Ne rentrent pas dans le calcul de cette clé de répartition :

- Des investissements réalisés sur le territoire de la Région de Bruxelles-capitale ;

- Des investissements en matériel roulant ;
- Des investissements en moyens de production, y compris les ateliers ;
- Des projets spécifiques pour lesquels aucune clé n'est applicable tel que prévu dans le PPI annexé, en l'occurrence les investissements de renouvellement des lignes TGV

Les différents exercices budgétaires consécutifs (budgets annuels d'investissements et leur amendement éventuel) doivent garantir le respect année après année de la clé de répartition régionale Flandre/Wallonie des investissements localisables (voir annexe XIII). Ainsi, si les investissements réalisés lors de l'année civile précédente ne respectent pas cet équilibre, alors l'exercice budgétaire suivant doit présenter un écart de clé cumulé nul<sup>1</sup>. Dans tous les cas, l'écart constaté à la clôture d'une année ne peut excéder 20M€<sub>2023</sub>.

### Art 133. Clé de répartition régionale spécifique pour le PSPI

En ce qui concerne les investissements dans le cadre du plan stratégique pluriannuel d'investissement d'Infrabel visés à l'article 129, ensemble avec les investissements dans le cadre du plan stratégique d'investissements de la SNCB visés par l'accord de coopération entre l'État fédéral, la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale relatif au financement des infrastructures ferroviaires stratégiques, à l'exception des investissements réalisés sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale, et des parties des projets spécifiques pour lesquels aucune clé n'est applicable en vertu du plan stratégique pluriannuel d'investissement d'Infrabel approuvé par le Conseil des Ministres fédéral, la clé de répartition régionale budgétaire des investissements entre la Flandre et la Wallonie est de 60% pour la Région flamande et de 40% pour la Région wallonne respectée pour l'ensemble des travaux prévus dans le plan stratégique pluriannuel d'investissement sur la période 2018-2031.

Sans préjudice de l'article 123, afin de respecter cette clé de répartition, Infrabel s'engage à mettre tout en œuvre afin de réaliser le volume d'investissements localisés en Région flamande et en Région wallonne, tels que figurant dans le tableau repris en Annexe VI.

La réalisation de la clé régionale visée à l'Annexe VI est évaluée tous les deux ans. Au cas où cette évaluation fait apparaître une déviation supérieure ou égale à cinq pourcents ou 5 millions d'euros par rapport à la clé calculée sur base des montants cumulés planifiés des travaux tels que présentés dans le tableau en Annexe VI. Infrabel prend les mesures décidées par l'État qui sont nécessaires pour assurer le retour aux montants cumulés planifiés des travaux dans un délai de trois ans.

### Art 134. Versement de la subvention d'investissement de base, des subventions d'investissements spécifiques et de la contribution fédérale spécifique

L'État verse les subventions annuelles pour les investissements le 25 de chaque mois par provisions mensuelles égales au douzième du montant annuel prévu aux articles 126 et 129, pour les mois de janvier à décembre, moins, pour le mois de décembre, un montant fixe de 18.446 k€ courants, et sur base des prévisions d'indexation calculées en application de l'article 131.

---

<sup>1</sup> L'écart de clé EC est par définition le montant à ajouter/soustraire à l'enveloppe wallonne pour arriver à l'équilibre de clé régionale Flandre/Wallonie. Cet indicateur technique se calcule par la formule suivante :  $EC = VL * (clé WA/VL) - WA$ , où VL et WA représentent respectivement le total des enveloppes flamande et wallonne localisables. Il permet d'objectiver en valeur absolue l'importance du déséquilibre éventuel, ce dont ne peut rendre compte à lui tout seul le simple ratio VL/WA

Le versement du solde de la subvention, compte tenu de l'indexation définitive applicable, est réalisé au plus tard 2 mois après la transmission d'un dossier complet par Infrabel au SPF Mobilité et Transports des éléments suivants :

- La clôture annuelle des comptes avec identification des dépenses d'investissements, des créances ou dettes vis-à-vis de l'État en rapport avec la subvention d'investissement ;
- Tous les documents et renseignements, entre autres les justifications relatives aux écarts entre la programmation et la réalisation des projets tel que prévu dans le cadre de du chapitre VIII consacré à la Conception, la Réalisation et le Suivi des investissements.

Si le montant définitif de la subvention est supérieur aux provisions payées, l'État paie à Infrabel le solde de la différence entre les provisions payées et le montant définitif, dans les 60 jours suivant l'entrée en vigueur de la loi contenant le 1er ajustement budgétaire pour l'année T+1, dans la limite des crédits budgétaires. Si les crédits budgétaires ne sont pas suffisants pour couvrir la totalité du solde, le montant restant est payé au plus tard au 31 janvier de l'année T+2.

Si le montant définitif de la subvention est inférieur aux provisions payées, le montant total de la différence est déduit des provisions suivantes jusqu'à épuisement du solde ou, en fin de Contrat, est remboursé par Infrabel à l'État dans les 60 jours de la transmission du décompte final. En cas de manquement à une des conditions, le délai est reporté à soixante jours après fourniture de ces documents.

Une note de calcul est transmise par le SPF Mobilité et Transports à Infrabel lors de chaque modification des montants à verser.

La différence entre le montant provisoire à la base du calcul des provisions payées et le montant définitif est incorporé dans la confection de l'amendement du budget d'investissement d'Infrabel de l'année T+1 (cfr Annexe IX). Le budget de l'année en cours est exécuté sur base de la deuxième prévision qui est transmise par Infrabel à l'État au plus tard le 31 janvier de chaque année T et qui sert de base à la fixation du montant des provisions payées à Infrabel à partir de mai de l'année T.

Les versements relatifs au programme spécifique « RRF » sont précisés dans l'Annexe VII.

### **Art 135. Conséquences de modifications des moyens alloués à Infrabel dans le cadre de la confection des budgets annuels**

En cas de modification des moyens alloués à Infrabel visés au chapitre VI. Compensation et régime financier après le premier septembre de l'année t-1, l'échéance pour le dépôt des budgets est postposée de sorte qu'il y ait minimum deux mois entre l'annonce des montants définitifs disponibles et les budgets qui y sont couplés.

### **Art 136. Trésorerie – Rapports**

Tout écart positif ou négatif à la clôture des comptes de l'année t d'Infrabel entre sa part de la subvention d'investissement de base de l'année t telle que mentionnée à l'article 126 et la réalisation effective de la partie du programme d'investissement à charge de l'État telle qu'elle résulte des comptes annuels, fait l'objet d'une régularisation entre différents exercices.

Pour pouvoir suivre la situation année après année, Infrabel rédige un rapport spécifique relatif aux dépenses d'investissement en même temps que le rapport financier annuel. Ce rapport annuel, à transmettre au SPF Mobilité et Transports au plus tard le 31 mai de chaque année, compare les versements cumulés effectués par l'État et les investissements cumulés réalisés depuis le 1er janvier 2013 sur la base des investissements comptabilisés à la fin de chaque année.

Sans préjudice de l'exécution complète du plan pluriannuel d'investissement, le solde positif éventuel de l'année t est repris comme financement complémentaire à la subvention prévue à l'article 126 qui est octroyée pour l'année t+1 à Infrabel, et sa justification en termes de dépenses d'investissement est intégrée dans le cadre de l'amendement de l'année t+1 présenté par Infrabel.

Le solde négatif éventuel, dû à un dépassement des dépenses d'investissement d'Infrabel pour l'année t, fait l'objet d'une justification détaillée dans le cadre de l'évaluation du programme annuel de l'année t à communiquer au Ministre de la Mobilité et du Transports.

L'amendement de l'année t+1 tient compte de l'affectation d'une partie de la subvention de l'année t+1 d'Infrabel à l'apurement du surplus d'investissement de l'année t.

### **Art 137. Subventions pour missions spéciales**

Infrabel reçoit des subventions pour missions spéciales, notamment pour :

- Le solde des travaux TGV ;
- Le projet PPP Diabolo ;
- Le projet Liefkenshoek Rail Link ;
- Le préfinancement du RER wallon.

Ces aspects sont décrits dans le PPI.

### **Art 138. Solde des travaux TGV (partie infrastructure)**

Conformément à la convention du 9 octobre 2006, l'État garantit le remboursement des intérêts et du capital de l'emprunt souscrit par Infrabel dans le cadre du financement du solde de financement de la réalisation du TGV à concurrence de 205.400 k€.

Une subvention annuelle spécifique de 12.678 k€ est allouée par l'État à Infrabel de 2016 à 2036 pour le remboursement du capital et des intérêts de cet emprunt. Cette subvention n'est pas indexée.

Cette subvention spécifique est versée par l'État à Infrabel le 30 juin de chaque année.

### **Art 139. Projet PPP Diabolo**

Dans le cadre du PPP relatif à l'infrastructure Diabolo visant à désenclaver l'aéroport de Bruxelles, une subvention annuelle spécifique de 9.000 k€2009, prévue à l'article 11 de la loi du 30 avril 2007 portant dispositions urgentes concernant le chemin de fer, est allouée par l'État à Infrabel.

Ce montant équivaut au montant de la redevance de disponibilité due par Infrabel à la SA Northern Diabolo en vertu du contrat de concession du 28 septembre 2007 et confirmé dans la loi Diabolo du 30 avril 2007.

Cette subvention est indexée sur la base de la moyenne de l'indice santé sur douze mois courant à partir du 1er novembre de l'année t-2 jusqu'au 31 octobre de l'année t-1 par rapport à l'indice santé d'octobre 2008, c'est-à-dire 111,29.

Cette subvention spécifique est versée par l'État à Infrabel le 15 mai de chaque année pendant 35 ans à dater de la mise à disposition de l'infrastructure Diabolo, c'est-à-dire jusque 2047.

#### Art 140. Projet PPP Liefkenshoek Rail Link

Dans le cadre du PPP relatif à l'infrastructure Liefkenshoek Rail Link dans le port d'Anvers, une subvention annuelle spécifique supplémentaire de 50.610 k€2008 est allouée par l'État à Infrabel.

Ce montant équivaut au montant de la redevance de disponibilité due par Infrabel à la SA LocoRail en exécution du contrat DBFM du 5 novembre 2008.

Cette subvention est indexée selon les principes repris dans le contrat DBFM du 5 novembre 2008 , dont extrait ci-dessous :  $Montant_t = Montant_0 * (0,952 + 0,038 * s/S + 0,01 m_i/M_i)$

- $Montant_t$  : montant à payer au trimestre  $t$
- $Montant_0$  : montant par trimestre déterminé contractuellement au 1er janvier 2008, soit 12.652.500 euro
- $s$  : l'indice des salaires moyens des ouvriers qualifiés, spécialisés et manœuvres, établi par la Commission paritaire nationale de la Construction, majoré d'un pourcentage général pour les charges sociales et les assurances, tel qu'adopté par le SPF Économie, PME, Classes moyennes et Énergie à la date du trimestre  $t$   
(<https://economie.fgov.be/fr/themes/entreprises/secteurs-specifiques/construction/adaptation-des-prix-lindex>)
- $S$  : l'indice des salaires moyens des ouvriers qualifiés, spécialisés et manœuvres, établi par la Commission paritaire nationale de la Construction, majoré d'un pourcentage général pour les charges sociales et les assurances, tel qu'adopté par le SPF Économie, PME, Classes moyennes et Énergie au 1er janvier 2008  
(<https://economie.fgov.be/fr/themes/entreprises/secteurs-specifiques/construction/adaptation-des-prix-lindex>)
- $m_i$  : l'indice des matériaux – prix de référence Travaux publics, tel que publié par le SPF Économie, PME, Classes moyennes et Énergie à la date du trimestre  $t$   
(<https://economie.fgov.be/fr/themes/entreprises/secteurs-specifiques/construction/adaptation-des-prix-lindex>)
- $M_i$  : l'indice des matériaux – prix de référence Travaux publics, tel que publié par le SPF Économie, PME, Classes moyennes et Énergie en date du 1er janvier 2008.  
(<https://economie.fgov.be/fr/themes/entreprises/secteurs-specifiques/construction/adaptation-des-prix-lindex>)

Cette subvention est versée par l'État à Infrabel le 30 juin de chaque année pendant 38 ans à partir de la date de mise à disposition de l'infrastructure, c'est-à-dire jusque 2051.

#### Art 141. Le préfinancement du RER wallon

Conformément au contrat de préfinancement relatif aux travaux sur les lignes 161 et 124 du réseau express régional en Région wallonne conclu le 01/07/2019, l'État garantit le remboursement du capital de l'emprunt souscrit par Infrabel.

Une subvention annuelle spécifique de 7.969.737,55 €<sub>courant</sub> est allouée par l'État à Infrabel de 2021 à 2049 pour le remboursement du capital et des intérêts de cet emprunt.

Cette subvention n'est pas indexée.

Cette subvention spécifique est versée par l'État à Infrabel selon l'échelonnement des remboursements définis dans le contrat de préfinancement relatif aux travaux sur les lignes 161 et 124 du réseau express régional en Région wallonne conclu le 01/07/2019.

## Art 142. Subvention d'exploitation

Conformément au plan financier pluriannuel 2023-2032 d'Infrabel en Annexe V, l'État garantit à Infrabel une subvention d'exploitation de base (ci-après la « Subvention d'Exploitation de Base » ou « SEB ») pour l'exécution de ses missions de service public, comme définies à l'article 199 de la loi du 21 mars 1991. La Subvention d'Exploitation de Base comprend une Partie Fixe et une Partie Variable calculées selon les modalités suivantes.

### Partie Fixe

Infrabel reçoit la Partie Fixe associée à l'indice d'indexation défini à l'article 143, à concurrence, sur la base des indices connus lors de la rédaction du présent Contrat, des montants annuels suivants, en k€2023 provisoires de référence:

2023 : 546.623

2024 : 499.158

2025 : 556.690

2026 : 542.436

2027 : 533.286

2028 : 518.988

2029 : 520.047

2030 : 505.707

2031 : 506.725

2032 : 487.219

Ces montants ont été calculés sur base de l'évolution attendue des subventions en prenant compte des formules d'indexation du précédent contrat et adapté en tenant compte de la nouvelle formule de l'indexation.

Les montants de base des subventions en k€2023 de référence, de 2023 à 2032, reposent sur une hypothèse d'indexation de 7,8% en 2022. Ces montants seront adaptés au moment où l'index définitif de l'année 2022 est connu.

Les montants ainsi adaptés seront annexés au présent Contrat. Ils remplaceront les montants provisoires mentionnés ci-dessus et deviendront les montants de référence définitifs de la Partie fixe.

### Partie Variable

Infrabel et l'Autorité de tutelle conviennent de créer ensemble un groupe de travail dans les 6 mois suivant la signature du contrat, pour étudier si et comment, et selon quelles modalités et critères, une partie de la subvention d'exploitation pourra varier en fonction de l'évolution du trafic. Le groupe de travail continuera à travailler sur la base des réflexions développées jusqu'à présent en préparation de ce contrat.

Le groupe de travail formulera un avis en la matière, après quoi tout ajustement, après accord des parties, pourra être introduit lors du mid-term review ou plus tôt si un accord est trouvé.

Les montants de la subvention d'exploitation partie fixe seront adaptés le cas échéant.

## Trains de nuit

Infrabel utilise à cet effet l'ensemble des moyens spécifiquement mis à sa disposition pour soutenir le développement de l'offre de trains de nuit, conformément au cadre légal existant.

### Art 143. Indexation de la subvention d'exploitation

Les montants de référence de la subvention d'exploitation de base, repris à l'article 142 sont associés à une valeur d'indice de 126,014 pour l'indice-santé P (= meilleure estimation au moment de la finalisation du présent contrat de la valeur moyenne en 2023 de l'indice-santé des prix à la consommation publié par le SPF Economie) et une valeur d'indice Ps de 126,209 pour les services (= meilleure estimation au moment de la finalisation du présent contrat de la valeur moyenne en 2023 de la composante des services de l'indice des prix à la consommation publié par le SPF Economie).

Ces valeurs de référence des indices P et Ps seront adaptées au moment où les valeurs d'indices définitives de l'année 2022 seront connues. Les valeurs d'indices ainsi adaptées seront annexées au présent Contrat. Elles remplaceront les valeurs provisoires d'indices et deviendront les valeurs de référence définitives des indices pour la subvention d'exploitation de base.

Exprimé en euros courants, le montant de la subvention d'exploitation de base pour une année donnée est égal au montant de référence indexé pour 65 % selon l'évolution de l'indice-santé par rapport à la valeur d'indice de référence précitée, et indexé pour 35 % selon l'évolution de la composante services de l'indice des prix à la consommation.

Formule applicable pour calculer la subvention d'exploitation de base due pour l'année t :

$$\text{Subvention}_t^{\text{euros courants}} = \text{Subvention}_t^{\text{référence}} * \text{Indice d'indexation}_t$$

où

$$\text{Subvention}_t^{\text{référence}} = \text{montant pour l'année } t \text{ repris dans l'article 142}$$

$$\text{Indice d'indexation}_t = 0,65 * \left( \frac{\sum_{i=\text{janvier}_t}^{\text{décembre}_t} \text{Index } P_i}{12} / 126,014 \right) \\ + 0,35 * \left( \frac{\sum_{i=\text{janvier}_t}^{\text{décembre}_t} \text{Valeur } Ps_i}{12} / 126,209 \right)$$

où

*Index P* = Indice-santé des prix à la consommation, en base 2013, publié par le SPF Economie,

*Valeur Ps* = Composante services de l'indice des prix à la consommation publié par le SPF Economie.

Le calcul des provisions payables pour la subvention d'exploitation de base est réalisé à deux moments sur base de la valeur prévisionnelle mise à jour des indices de prix.

1. Une première prévision est transmise, à titre informatif par Infrabel à l'État au plus tard le 31 mars de chaque année T-1 et sert de base à l'établissement du budget de l'État pour l'année T ainsi qu'aux paiements des provisions de janvier à avril de l'année T;

2. Une deuxième prévision est transmise par Infrabel à l'État au plus tard le 31 janvier de chaque année T et sert de base à la fixation du montant des provisions payées à Infrabel à partir de mai de l'année T ;

Si le montant des provisions défini respectivement au point 2 est supérieur aux montants définis respectivement au point 1, le montant total de la différence pour les provisions ayant déjà été payées est versé à Infrabel dans les soixante jours suivant la transmission de la prévision y relative. Si le montant des provisions défini respectivement au points 2 est inférieur au montant défini respectivement au points 1, le montant total de la différence pour les provisions ayant déjà été payées est déduit des paiements suivants jusqu'à épuisement du solde.

Une note de calcul est transmise par le SPF Mobilité et Transports à Infrabel lors de chaque modification des montants à verser.

La valeur prévisionnelle des indices de prix pris en compte pour les calculs ci-dessus est déterminée (a) sur base de la valeur prévisionnelle au moment du calcul de l'indice considéré s'il existe une source officielle (par ex. bureau du plan), (b) soit de commun accord entre les parties s'il n'existe pas de source officielle.

#### **Art 144. Versement de la subvention d'exploitation**

Les versements par l'État, à Infrabel, de ses subventions annuelles d'exploitation sont effectués le 25 de chaque mois par provisions mensuelles égales au douzième du montant annuel à l'article 142, pour les mois de janvier à décembre, moins, pour le mois de décembre, un montant fixe de 8.136 k€ courants, et sur base des prévisions d'indexation calculées en application de l'article 143 et des prévisions de production.

Le versement du solde de la subvention, compte tenu de l'indexation définitive applicable est réalisé au plus tard 2 mois après l'approbation des comptes d'Infrabel pour l'année concernée par son assemblée générale.

Si le montant définitif de la subvention est supérieur aux provisions payées, l'État paie à Infrabel le solde de la différence entre les provisions payées et le montant définitif, dans les 60 jours suivant l'entrée en vigueur de la loi contenant le 1er ajustement budgétaire pour l'année T+1, dans la limite des crédits budgétaires. Si les crédits budgétaires ne sont pas suffisants pour couvrir la totalité du solde, le montant restant est payé au plus tard au 31 janvier de l'année T+2.

Si le montant définitif de la subvention est inférieur aux acomptes payés, le montant total de la différence est déduit des provisions suivantes jusqu'à épuisement du solde ou, en fin de Contrat, est remboursé par Infrabel à l'État dans les 60 jours de la transmission du décompte final.

Une note de calcul est transmise par le SPF Mobilité et Transports à Infrabel lors de chaque modification des montants à verser.

#### **Art 145. Dette financière nette: définition**

La dette financière nette, au sens du présent Contrat, est composée des éléments suivants :

- Les dettes financières (à l'exclusion des dettes envers les filiales) qui sont reprises dans la comptabilité ;
- Plus la dette dans le cadre des PPP Liefkenshoek Rail Link et Build & Finance Bascoup ;
- Plus les prêts de trésorerie (cash pooling) et les dettes génératrices d'intérêts vis-à-vis des filiales et sociétés apparentées ;

- Moins les avances de trésorerie (cash pooling) et les créances génératrices d'intérêts vis-à-vis des filiales et sociétés apparentées (à l'exclusion des lignes de crédit mises à la disposition des SPV dans le cadre des préfinancements) ;
- Moins les opérations « back-to-back » conclues avec l'État dans le cadre de la reprise de la dette au 1er janvier 2005 ;
- Moins les moyens disponibles et les placements de trésorerie (exclusivement auprès des filiales), lorsqu'ils ne sont pas gérés pour compte de tiers ;
- Moins les placements de trésorerie destinés aux remboursements partiels de la dette nominale contractée auprès d'institutions financières ;
- Plus les autres dettes qui sont directement liées à la dette financière ;
- Moins les autres créances qui sont directement liées à la dette financière.

#### Art 146. Dette financière nette : Dette financière nette non couverte par l'État

La dette financière nette non couverte par l'État est définie comme la dette financière nette après neutralisation des dettes contractées à la demande de et couvertes par l'État belge. A la date de la signature du présent Contrat, les dettes couvertes par l'État concernent les contrats de préfinancements existants (comme repris aux articles 126 et 141), les partenariats publics privés (PPP) existants (comme repris aux articles 139 et 140), le Build & Finance de Bascoup et l'apport TGV (tel que spécifié à l'article 138) , pour autant qu'ils soient repris dans la dette financière comme définie par le présent article.

#### Art 147. Plan d'entreprise

Le plan d'entreprise 2023-2032 d'Infrabel comprend le Plan financier 2023 – 2032, repris en Annexe V, et le Plan Pluriannuel d'investissement 2023-2032, repris en Annexe IV.

#### Art 148. Comptabilité

Infrabel applique les normes comptables belges pour ses comptes statutaires et les Normes comptables internationales (IFRS) pour ses comptes consolidés. Infrabel clôture ses comptes le 31 décembre de chaque année.

Infrabel transmet chaque année dans le mois qui suit leur approbation par ses Organes de gestion les comptes statutaires et consolidés au SFP Mobilité et Transports, dans le même format que celui des comptes qui sont aussi déposés à la Banque Nationale de Belgique.

Afin d'autoriser le SPF Mobilité et Transports à réaliser un inventaire correct de ses participations et de ses garanties publiques, Infrabel transmet pour au plus tard le 31 mars de chaque année calendrier pour l'exercice précédent et sous réserve d'approbation par ses Organes de gestion des chiffres non-audités suivants :

- L'inventaire des garanties publiques reçues ;
- Le nombre d'actions directes et indirectes de l'État dans Infrabel par rapport au nombre total d'actions d'Infrabel ;
- Le total du bilan et les fonds propres d'Infrabel selon les comptes statutaires ;
- Le taux de participation dans d'autres SA de droit public.

#### Art 149. Paiements dus à Infrabel en vertu d'autres actes juridiques

Le présent Contrat est sans préjudice des, et ne nuit donc pas aux, paiements dus à Infrabel en vertu d'autres actes juridiques, et notamment les paiements dus à Infrabel en vertu de toutes dispositions réglementaires ou contractuelles antérieures à la conclusion du Présent Contrat et non explicitement abrogés ou modifiés par le présent Contrat. Ceci concerne notamment, et de manière non limitative, le versement de toute partie des subventions afférentes à l'année 2022 ou des années antérieures mais payée par l'Etat à partir de 2023, lesquelles ne se substituent à aucun des paiements dus en vertu du présent contrat.

### VII. Besoins de la Nation

#### Art 150. Participation d'Infrabel aux besoins de la Nation

A la requête du SPF Intérieur, par l'intermédiaire du Centre de Crise National (NCCN) et du ministère de la Défense, par l'intermédiaire de l'Etat-major de l'Armée, Infrabel participe selon ses compétences, à la préservation des intérêts vitaux de la Nation et à la satisfaction des besoins essentiels de la population :

- a. L'ordre public, c'est-à-dire la tranquillité, la santé et la sécurité publique;
- b. Le potentiel socio-économique du pays;
- c. La souveraineté nationale et les institutions publiques établies par la Constitution et les lois;
- d. L'intégrité du territoire national.

#### Art 151. Cadre légal

Infrabel exerce cette mission en temps de paix comme de guerre, dans le cadre :

- a. De la loi du 31 décembre 1963 et la loi du 15 mai 2007 sur la protection civile, l'arrêté royal du 31 janvier 2003 portant fixation du plan d'urgence pour les événements et situations de crise nécessitant une coordination ou une gestion de l'échelon national, l'arrêté royal du 22 mai 2019 relatif à la planification d'urgence et la gestion de situations d'urgence à l'échelon communal et provincial et au rôle des bourgmestres et des gouverneurs de province en cas d'événements et de situations de crise nécessitant une coordination ou une gestion à l'échelon national et l'accord de coopération du 16 février 2016 entre l'État fédéral, la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale concernant la maîtrise des dangers liés aux accidents majeurs impliquant des substances dangereuses nécessitant une coordination ou une gestion à l'échelon national;
- b. Des dispositions prises par la proclamation de la mobilisation comme notamment les réquisitions militaires prises en vertu de la loi du 12 mai 1927 sur les réquisitions militaires.

#### Art 152. Missions dévolues à Infrabel

De manière spécifique, Infrabel contribue à garantir le bon état permanent de fonctionnement de l'outil ferroviaire et la continuité de la circulation des services ferroviaires nécessaires à cette mission. Il s'agit notamment de :

- a. La participation aux formations et exercices civils et militaires;

- b. La mise à disposition des informations relatives au réseau de référence défini dans le système GIS (Global Information System) du SPF Intérieur;
- c. La fourniture des éléments demandés par le SPF Mobilité et Transports ou de l'autorité sectorielle en fonction de l'identification des infrastructures critiques et de l'identification des fournisseurs de services essentiels ;
- d. La prise en compte des avis contraignants de la Commission Interministérielle des Chemins de Fer (CICF) et du Conseil national de sécurité ;
- e. L'octroi des sillons (mouvement et stationnement) relatifs aux transports militaires, aux transports civils à haute sécurité (type matière explosives, nucléaires, ...) et aux transports de population des zones concernées par des incidents, catastrophes.
- f. La désignation d'une personne de contact chargée des relations et des études relatives aux intérêts vitaux de la Nation et à l'OTAN/UE

#### **Art 153. Interventions techniques**

Infrabel s'engage à ne pas aliéner les lignes et les installations qui ne sont plus destinées à l'exploitation ferroviaire, mais dont le maintien est imposé par la CICF.

Infrabel s'engage à effectuer toute intervention technique nécessaire sur ces lignes et installations, les frais étant à charge du Service public fédéral qui en a fait la demande. Chaque demande fait l'objet d'une convention entre le Service public fédéral concerné et Infrabel, comme c'est le cas avec le Ministère de la Défense (Convention Défense nationale - SNCB du 08 novembre 1965 et de ses avenants conclus les 21 août 1972 et 28 octobre 1986).

#### **Art 154. Charge financière**

Toutes les conséquences généralement quelconques qui découleraient des prestations effectuées par Infrabel pour les besoins de la Nation sont exclusivement à charge de l'État belge. L'État belge garantit Infrabel contre tout recours éventuel et comparaît volontairement devant les instances compétentes.

#### **Art 155. Convention entre Infrabel et la SNCB**

Infrabel établit avec la SNCB dans les 18 mois qui suivent la publication de l'arrêté royal qui approuve le présent Contrat une convention réglant la collaboration entre elles dans le cadre de la planification d'urgence, de la sécurité et de la gestion de crise. Cette convention précise les représentations et les prestations respectives qui sont de leur ressort. Elles associent le SPF Mobilité et Transports à son élaboration et lui communiquent la convention et toute information utile relative à son application.

## ANNEXES

**Annexe I** : Glossaire

**Annexe II** : KPI

**Annexe III** : Personnes de contact

**Annexe IV** : Plan Pluriannuel d'investissement (PPI) 2023-2032

**Annexe V** : Plan financier 2023-2032

**Annexe VI** : Plan Stratégique Pluriannuel d'investissement (PSPI) 2018-2031

**Annexe VII**: Recovery and Resilience Facility (RRF)

**Annexe VIII**: Plan de relance et de transition belge

**Annexe IX** : Méthodologie suivi des investissements

**Annexe X** : Programme de maîtrise des coûts

**Annexe XI** : Vision Rail 2040

**Annexe XII** : Potentiel de déploiement de l'offre de transport ferroviaire sur le réseau belge

**Annexe XIII** : Clé de répartition régionale Flandre Wallonie des investissements localisables