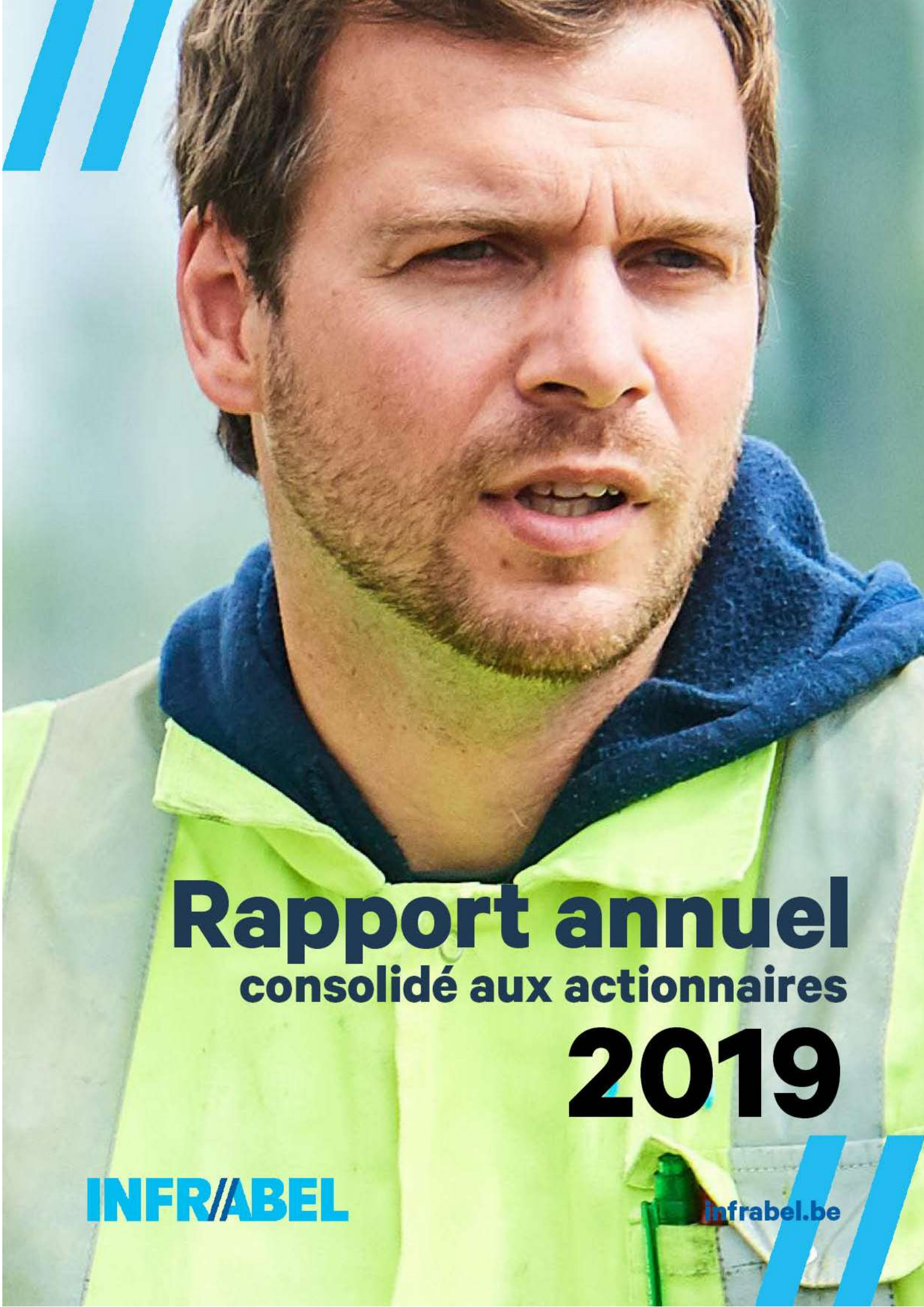


A close-up portrait of a man with a beard and short brown hair, looking slightly to the right with a serious expression. He is wearing a blue hooded sweatshirt under a bright yellow high-visibility safety vest. The background is a blurred green wall. In the top left and bottom right corners, there are blue diagonal graphic elements consisting of three parallel lines.

Rapport annuel consolidé aux actionnaires **2019**

INFR/ABEL

infrabel.be



RAPPORT ANNUEL DU CONSEIL D'ADMINISTRATION À L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DES ACTIONNAIRES DU 20 MAI 2020

Ce Rapport annuel est établi conformément à l'article 3 :32, du Code des sociétés et des associations et à l'article 27 de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques.

Le Conseil d'administration a l'honneur de vous faire rapport sur la situation et les résultats du Groupe Infrabel relatifs à l'exercice comptable 2019, conformément aux prescriptions légales et statutaires.







Sommaire

Éditorial.....	1
Situation du Groupe.....	2
1. Nos priorités, au cœur des événements marquants	3
2. Positionnement du Groupe.....	52
3. Événements importants survenus après la clôture de l'exercice	53
4. Circonstances susceptibles d'avoir un impact considérable sur le développement des entreprises.....	55
5. Risques auxquels le Groupe est exposé.....	59
6. Recherche et développement.....	62
7. Filiales.....	63
Données financières.....	66
1. Compte de résultat	67
2. Bilan	70
Corporate Governance.....	72





ÉDITORIAL

Au moment d'achever ce Rapport annuel, la planète est plongée dans une crise sanitaire majeure et dramatique sur le plan humain. La pandémie du Covid-19 frappe de plein fouet l'économie mondiale et, à l'heure d'écrire ces lignes, nul ne peut encore prévoir sa durée ni l'ampleur de la récession qui s'ensuivra.

Pour endiguer la propagation du virus, le gouvernement fédéral a rapidement décidé de limiter les déplacements des citoyens. Une série de mesures ont ainsi été prises, telles que favoriser le télétravail et fermer la majorité des commerces. L'impact de ces décisions indispensables pour limiter la contagion et préserver la santé publique s'est aussitôt répercuté sur nos activités. Nous avons dès lors été dans l'obligation de repenser l'organisation de nos activités et, en étroite collaboration avec la SNCB, d'adapter le service des trains et d'offrir un service des trains d'intérêt national. Grâce à ce dernier, le personnel médical a notamment pu continuer à rejoindre ses lieux de travail afin de pouvoir assurer ses missions essentielles dans la lutte contre l'épidémie. Pour maintenir l'approvisionnement du pays, nous avons également veillé à garantir la circulation des trains de marchandises sur tout le territoire, répondant aussi à l'appel du gouvernement.

Il relevait également de notre mission et de notre devoir, en tant qu'employeur, de veiller à la santé de nos collaborateurs. D'importantes dispositions ont donc été prises pour préserver le personnel dont la présence demeure indispensable sur le terrain, tout en garantissant la sécurité et le bon fonctionnement du trafic ferroviaire.

Ces mesures prises, nous avons aussitôt envisagé l'avenir en préparant une stratégie en vue de soutenir pleinement la reprise des activités économiques du pays dans la perspective du déconfinement, tenant compte des décisions du gouvernement ainsi que des contraintes en matière de respect des règles de distanciation sociale pour le personnel et de timing de relance des chantiers et de reprise des trafics.

Face à l'incertitude actuelle, il est difficile d'envisager l'impact de cette crise pour le reste de l'année et les années à venir. Les répercussions se feront sentir tant sur l'économie et la société, que sur nos activités. Nous avons toutefois une certitude, une profonde conviction, qui est celle de pouvoir continuer à compter sur le dévouement d'un personnel motivé et fier de servir ses concitoyens et son pays, quelles que soient les circonstances. Nous profitons d'ailleurs de cet édito pour remercier une nouvelle fois tous nos collaborateurs pour le dévouement et le professionnalisme extraordinaires dont ils font preuve durant cette crise sans précédent.

Les pages qui suivent contiennent l'exposé des faits marquants de 2019, le plus marquant étant l'annonce de notre nouveau plan stratégique GO!, qui doit permettre à notre entreprise de poursuivre sa modernisation et sa révolution technologique.

Il va sans dire que nous ne pouvons clôturer cet éditorial sans remercier Luc Lallemand pour les 15 années qu'il a passé à la tête d'Infrabel. Son envie de relever un nouveau défi professionnel l'a conduit à la tête du gestionnaire du réseau ferroviaire français. Nous lui souhaitons chaleureusement *bon vent*...

Ann Billiau
Chief Executive Officer a.i. & Chief Client Officer

Christine Vanderveeren
Chief Financial Officer

Jochen Bultinck
Chief Operations Officer

Benoit Gilson
Chief Strategy, Innovation, Comm & Public Affairs Officer

Eric Mercier
Chief Digital Officer

Nicolas Van Wijk
Chief Talent Officer



SITUATION DU GROUPE



1. NOS PRIORITÉS, AU CŒUR DES ÉVÉNEMENTS MARQUANTS

Ce premier chapitre du Rapport relate chronologiquement les événements marquants qui ont ponctué 2019, en les mettant en liaison avec les priorités stratégiques d'Infrabel figurant au Plan d'Entreprise 2017-2020.



La sécurité d'abord



Les trains à l'heure



Un réseau pour
tous les trains
de demain



Des comptes sains
pour une entreprise
saine



En phase avec
la société





Janvier // Février



DEUX INAUGURATIONS POUR FÊTER LA NOUVELLE ANNÉE

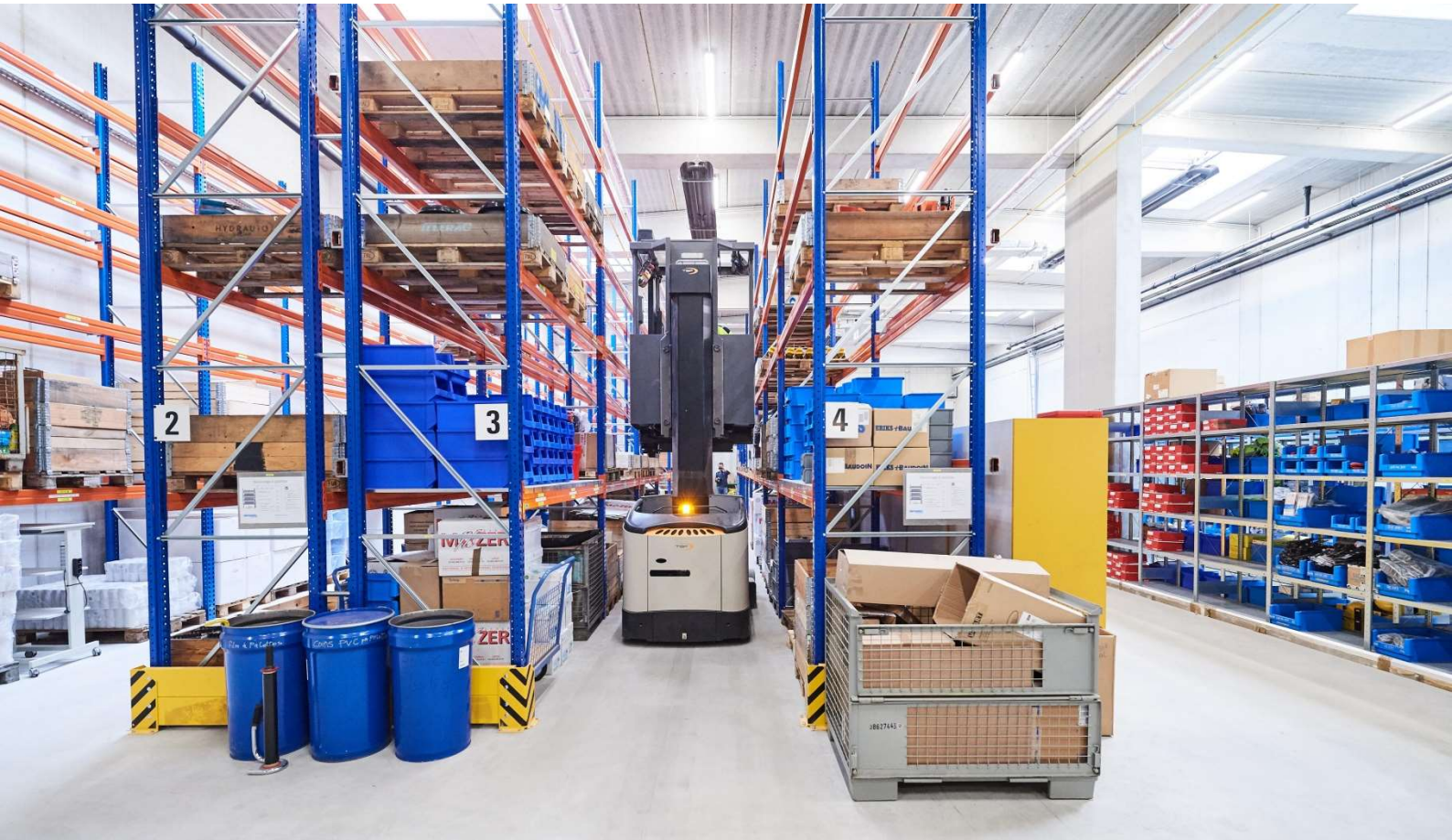
UNE NOUVELLE ANTENNE À NAMUR ... « MADE BY INFRABEL »

Depuis janvier, le cœur de la capitale wallonne accueille une nouvelle antenne d'Infrabel. Capable d'accueillir les 70 collaborateurs.s. I-TMS de la Cabine de signalisation et les 100 collègues I-AM de l'antenne du Centre Logistique d'Infrastructure, elle favorise la création de synergies au bénéfice des collaborateurs.s. Ce bâtiment marque également une première, par sa conception entièrement pensée en interne ... une source de grande fierté pour les équipes ayant planché sur le projet ! Cette construction est la démonstration que le terme « ouvrage d'art » ne recouvre pas seulement la conception de ponts, de tunnels ou de couloirs sous-voies. Cela prouve à quel point nos ingénieurs.s sont capables de relever des défis majeurs avec brio.

Implémentée en milieu urbain, cette antenne permet aux équipes d'intervenir sur les installations ferroviaires au départ de Namur, un maillon essentiel du réseau ferroviaire. Inaugurés par Luc Lallemand (CEO), François Bellot - le ministre fédéral de la Mobilité - et Maxime Prévot - le bourgmestre de Namur, les nouveaux aménagements se démarquent aussi par leur aspect « durable ».

Dès la conception du projet, la volonté d'intégrer une dimension environnementale à la construction a été prise en compte pour voir ce nouveau bâtiment surpasser les contraintes énergétiques actuelles. Afin de répondre aux exigences écologiques, d'isolation ultra-performante, des pompes à chaleur et des panneaux solaires équipent l'ouvrage pour diminuer son empreinte carbone.





... ET UN CENTRE LOGISTIQUE FLAMBANT NEUF À CHARLEROI

Jadis, dispersé sur cinq sites de la région, le personnel de Charleroi profite aujourd'hui d'un nouveau lieu de travail confortable et ergonomique. Inauguré dans la foulée de l'antenne namuroise, en présence de Paul Magnette, bourgmestre de la ville, et de Luc Lallemand (CEO), il offre de magnifiques volumes, composés de 3.000 m² d'espaces sociaux et de bureaux auxquels s'ajoutent les 7.000 m² d'ateliers et de magasins au service du rail.

Au cœur de la réflexion centrée sur l'organisation des espaces, s'est trouvée la restructuration de la chaîne logistique, totalement repensée. Cette stratégie vise à améliorer la réactivité en cas d'incidents sur le réseau. Les 250 km de voies principales allant de Couvin à Céroux-Mousty - en passant par Auvelais et Erquelinnes - profitent désormais d'interventions plus rapides : tout profit pour les voyageurs, le trafic ferroviaire et ... la ponctualité.

En abordant ces deux inaugurations, il n'est pas inutile de rappeler qu'en 2005, le personnel d'entretien de l'infrastructure était encore réparti sur 250 sièges de travail. Fin 2022, l'entreprise ne comptera plus que 22 « CLI » et 46 antennes locales. C'est-à-dire : 68 sites en lieu et place des 250 d'autrefois.



LE CLIENT AU CŒUR DE NOTRE STRATÉGIE

Pour répondre aux exigences de nos clients dans un contexte général de concurrence accrue dans le domaine du transport, le Comité de direction a approuvé un changement au sein de l'organisation de la direction I-TMS. Un nouveau service dénommé « Customer & Product Management » a vu le jour pour devenir l'interlocuteur privilégié auprès des entreprises ferroviaires et des opérateurs industriels.



Cette décision s'inscrit totalement dans la volonté d'Infrabel d'améliorer la performance globale de l'entreprise. Elle vise à bâtir une relation stratégique avec ses partenaires privilégiés. Cette approche permet d'évaluer nos progrès, et éventuellement nos lacunes, afin de poursuivre nos efforts pour accompagner nos clients dans un monde en mutation et toujours plus concurrentiel.



AXE 3 : LA MODERNISATION SE POURSUIT

Depuis plusieurs années, l'Axe 3 est l'objet d'une ambitieuse modernisation. Composé des lignes 161 (Bruxelles-Namur) et 162 (Namur-frontière luxembourgeoise), il relie la capitale et le Grand-Duché et intègre le Corridor C, reliant Anvers, Bâle et Lyon. D'une longueur de 226 km, sa sinuosité particulièrement remarquable impose une vitesse de référence relativement basse de 130 km/h. Depuis 2007, un vaste programme de modernisation de l'infrastructure a débuté en vue d'améliorer cette vitesse de référence pour la porter à 160 km/h sur les tronçons d'une longueur suffisante. Au final, des gains de temps estimés entre 11 et 20 minutes en fonction du type de train utilisé sont prévus ... de quoi rendre le transport ferroviaire plus compétitif encore !

En gare d'Arlon, bientôt équipée de quais capables d'accueillir des trains de 350 m de long pour 250 aujourd'hui, le ministre fédéral de la Mobilité François Belloot a profité d'une visite pour faire le point sur l'ensemble des opérations qui battaient leur plein :

- renouvellement de la signalisation et des voies ;
- adaptation ou renouvellement de 65 *ouvrages d'art* (ponts, parois rocheuses, etc.) ;
- rectification du tracé de courbes trop sinueuses ;
- réaménagement complet de quatre gares (Gembloux, Ciney, Rochefort-Jemelle et Arlon).

Une autre modification d'ampleur est la ré-électrification de la ligne qui passera de 3.000 volts à 25.000 volts en 2020, tension similaire à celle désormais utilisée sur le réseau ferroviaire luxembourgeois. Cette évolution permettra une transition plus fluide des trains d'un côté à l'autre de la frontière.



160 KM/H ENTRE CINEY ET NAMUR

En juin, une phase importante du chantier a été bouclée avec l'achèvement du tronçon entre Ciney et la capitale wallonne, Namur. Grâce aux travaux menés en collaboration avec TUC RAIL, les trains peuvent aujourd'hui circuler à 160 km/h. Cela signifie un gain de temps de deux minutes entre les deux villes.



Co-financé par l'Union européenne
Réseau transeuropéen de transport (TEN-T)



Cofinancé par l'Union européenne
Le mécanisme pour l'interconnexion en Europe





REJET DE LA FUSION ENTRE SIEMENS ET ALSTOM

Début février, la Commission européenne s'est opposée à la fusion entre les deux constructeurs ferroviaires, Siemens (Allemagne) et Alstom (France). Une décision sage aux yeux d'Infrabel, car l'inverse aurait favorisé la création d'un monopole dont l'entreprise, ses clients et l'économie toute entière en auraient inévitablement été les victimes collatérales.

Pour rappel, en 2017, les deux champions européens de la signalisation et du matériel roulant ferroviaire avaient annoncé leur souhait d'unir leurs forces à travers une alliance. À leurs yeux, cette stratégie devait permettre de mieux rivaliser avec le géant chinois CRRC. À l'annonce de ce rapprochement, Infrabel a participé aux consultations organisées par la Commission européenne afin d'analyser les effets de la fusion annoncée. Pour Infrabel, cette option était capable de créer une situation monopolistique associée à un risque de hausses des prix ou à un manque d'innovation dont l'entreprise aurait été la victime.

UNE DÉCISION BÉNÉFIQUE POUR NOS CLIENTS

Pour Infrabel, comme pour les autorités de la concurrence belge, britannique, espagnole et néerlandaise, ainsi que l'association européenne des gestionnaires d'infrastructure ferroviaire, la Commission a pris la seule décision capable de protéger les intérêts des opérateurs, gestionnaires d'infrastructures, États, actionnaires et clients européens du rail.

Cette page tournée, Infrabel a invité les acteurs à s'interroger sur les défis de l'industrie ferroviaire européenne. La résolution de cette affaire est en effet une opportunité pour envisager le futur afin de proposer des solutions innovantes pour les décennies à venir. Dans cette optique, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire belge a rappelé son désir de jouer un rôle d'avant-plan pour contribuer à une nouvelle politique industrielle, tant au niveau de l'Union que sur le plan national.





ART ON TRACKS : HOMMAGE ORIGINAL AUX HOMMES ET AUX FEMMES ACTIF.IVE.S SUR LE RÉSEAU

Avec le soutien de l'Union internationale des Chemins de fer (UIC) désireuse de promouvoir l'art dans le domaine ferroviaire, Infrabel a décidé de rendre hommage aux hommes et aux femmes actif.ive.s sur le réseau ... des personnes habitées par la passion du métier ! D'une longueur de trente mètres sur une hauteur de deux mètres, l'œuvre en impose. Située à Bruxelles-Nord, à la sortie/entrée de la jonction Nord-Midi, elle s'offre au regard des voyageur.euse.s qui chaque jour empruntent l'un des 1.200 trains fréquentant cet axe ferroviaire stratégique. Elle a été réalisée par les artistes Guillaume Desmarests et Frédéric Lebbe du collectif bruxellois Farm Prod.

UNE MISE EN VALEUR DE TRAVAILLEUR.EUSE.S TROP SOUVENT DANS L'OMBRE

La performance de notre réseau et sa modernisation exigent l'intervention quotidienne de notre personnel. Disponibles à toute heure, été comme hiver, des hommes et des femmes aux profils variés s'activent ainsi pour assurer la circulation des trains. Or, trop souvent, les voyageur.euse.s empruntant nos lignes ne remarquent pas leur présence ni leurs efforts. Ils ne réalisent pas davantage à quel point leur rôle est indispensable pour garantir la sécurité. Ils ne perçoivent pas plus comme leurs tâches peuvent être techniques. Cela est d'autant plus vrai que l'entreprise ne cesse de se moderniser par l'introduction de nouveaux outils et de nouvelles technologies. Cependant, celles-ci obligent chacun.e à développer de nouvelles compétences et à se former tout au long de sa carrière.

L'objectif de l'installation est donc de rappeler cette réalité : se déplacer en train sur un réseau sécurisé et moderne impose l'intervention quotidienne de nos collaborateur.rice.s. Des hommes et des femmes souvent confronté.e.s à des problèmes de plus en plus complexes !



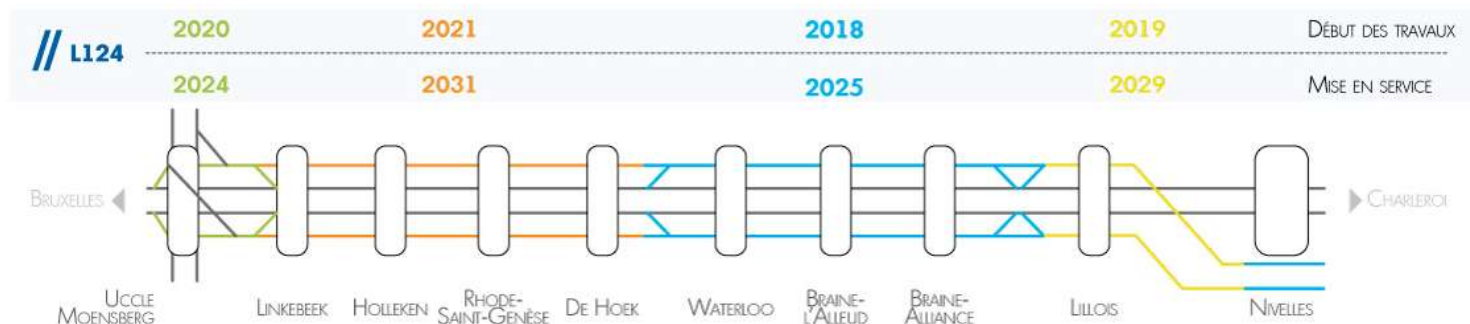


REDÉMARRAGE DU RER ENTRE WATERLOO ET BRAINE-ALLIANCE

Grâce au financement complémentaire apporté par le Gouvernement fédéral, les travaux du RER de la ligne 124 ont pu repartir. Pour rappel, ce milliard dit « vertueux », destiné à réaliser un ensemble de projets d'une importance stratégique majeure pour la mobilité ferroviaire, a déjà permis de relancer certains travaux liés au RER, tels ceux de la ligne 161 et de la ligne 124.

DEUX VOIES SUPPLÉMENTAIRES POUR LA LIGNE 124

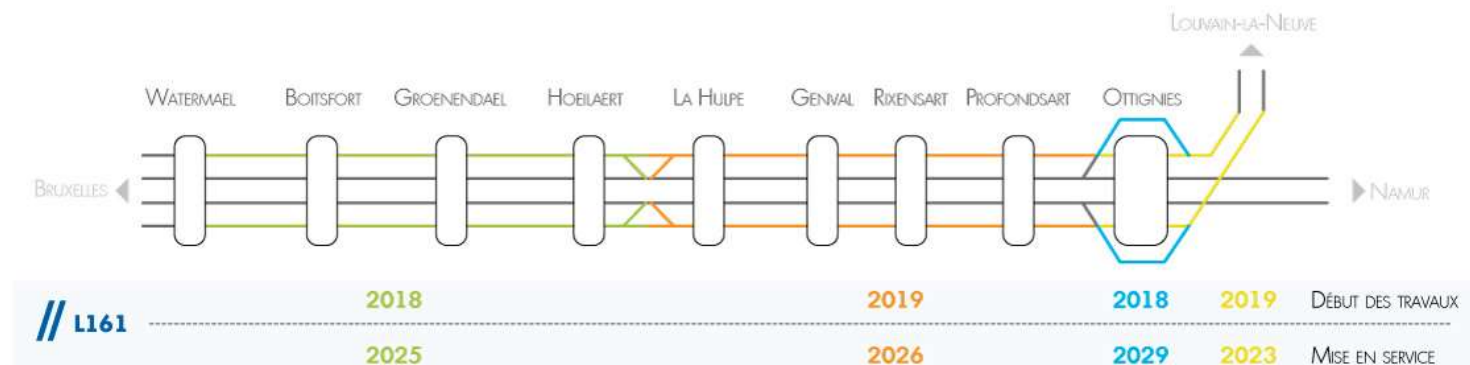
À terme, la mise à quatre voies fluidifiera la circulation entre Nivelles et la capitale en permettant le passage de trains rapides. À la fin de la première phase des travaux en 2025, la SNCB aura la faculté d'étoffer son offre S en augmentant ses cadences vers et depuis Bruxelles aux heures de pointe dans les gares de la ligne 124. Entre Nivelles et Bruxelles (et à Holleken et De Hoek lorsque les travaux seront terminés à l'horizon 2031), les voyageurs bénéficieront d'une offre plus attractive. Celle-ci permettra également de motiver d'autres navetteurs à abandonner la route au profit du rail.



LIGNE 161 : PRIORITÉ AU TRONÇON ENTRE WATERMAEL ET LA HULPE

Sur une décision conjointe entre la SNCB et Infrabel, la relance des chantiers du RER progresseront « tronçon par tronçon ». Dès lors, en Wallonie, la ligne 161 a été jugée prioritaire avec la portion située entre la gare de Watermael et l'entrée de La Hulpe (site dit de « Bakenbos »). Pour rappel, sur une distance de 23 km, le génie civil – soit l'élargissement de la plateforme ferroviaire pour accueillir les voies supplémentaires – est déjà achevé, à l'exception de la gare de Boitsfort.

Le second tronçon d'une longueur plus réduite (2 km), entre Ottignies et la bifurcation vers Louvain-la-Neuve, ne nécessite pas le déplacement des voies existantes et sera finalisé en décembre 2023. Enfin, le démarrage du chantier du dernier tronçon, entre « Bakenbos » et « Ottignies » de la ligne 161, est quant à lui planifié pour 2021. L'objectif est d'achever la mise à quatre voies fin 2026.





Mars // Avril



UNE TEMPÊTE QUI A LAISSÉ DES TRACES

Début mars, favorisée par un puissant Jet Stream, une tempête venant des Îles britanniques a traversé la Belgique, occasionnant d'importants dégâts à travers tout le pays, y compris le réseau ferroviaire. Accompagnée de vents très violents pouvant atteindre 120 km/h par endroits, la dépression a endommagé sérieusement l'infrastructure de certaines de nos lignes, et plus particulièrement les caténaires, endommagées par de nombreuses chutes d'arbres.

Aussitôt les premiers dégâts rapportés, nos équipes, en étroite collaboration avec les services d'urgence et la SNCB, se sont mobilisées. L'objectif fut de rétablir la circulation des trains dans les plus brefs délais, tout en tenant compte de la sécurité de chacun.e.



OTTIGNIES, UNE NOUVELLE PASSERELLE POUR PLUS D'ACCESSIBILITÉ

Destinée à améliorer l'accessibilité des quais et du parking « des Villas », le nouvel ouvrage d'art crée un lien entre le parvis de la gare et les quartiers situés en surplomb. Réalisée en acier et en béton, la passerelle s'inscrit dans une perspective d'investissement durable. Sa conception a été imaginée en tenant compte de l'agencement actuel des lieux, mais aussi de l'implantation future des voies et des quais prévus dans le cadre des travaux « RER ». Équipée d'escaliers orientés pour faciliter le flux des voyageurs entre le parvis et les quais, elle accueille également trois ascenseurs destinés aux personnes à mobilité réduite.

Pour autant, l'aventure n'est pas achevée, car dès mi-2022, deux nouveaux escaliers et un ascenseur supplémentaire viendront se greffer à l'existant. Au total, l'investissement s'élève à 2,8 millions d'euros répartis entre Infrabel et la SNCB.



MOL-HASSELT : BIENTÔT 100 % ÉLECTRIQUE

Après le tronçon entre Herentals et Mol (2015) et le lancement du chantier entre Hamont et Mol (2018), la dernière étape de l'électrification du réseau limbourgeois a débuté pour les lignes de voyageur.euse.s. L'électrification de la ligne permettra d'offrir à notre client – la SNCB – davantage de possibilité en terme de trains. Cette solution contribuera à une meilleure ponctualité, en plus d'être plus respectueuse de l'environnement.

Pour cette ultime phase, il est prévu d'installer 1.250 nouveaux poteaux caténaires ni plus ni moins ! Cela représente le déploiement de 58 km de caténaires, dont 38 km entre Mol et le nœud ferroviaire de Zonhoven. S'y ajoutent également les 10 km de voies doubles entre Beverlo et Zolder. Ensuite, viennent les caténaires nécessaires à la voie de contournement à Leopoldsborg et enfin, l'équipement indispensable à l'électrification du faisceau à Mol. Pour arriver à ce résultat, plus de 300 km de câbles et fils seront nécessaires ... l'équivalent de la distance séparant Bruxelles et Paris !

Dans le même temps, et afin de pouvoir accueillir l'infrastructure liée à l'électrification, d'autres travaux doivent être entrepris, telle que l'élévation de quatre ponts et des modifications des garde-corps de cinq autres. Infrabel profitera aussi de l'occasion pour rénover en profondeur l'ouvrage enjambant le canal Dessel-Kwaadmechelen. Divers aiguillages à hauteur de la gare de Mol doivent être également entièrement renouvelés. À Kuringern, le pont enjambant le canal Albert sera rehaussé. Enfin, à Leopoldsborg et à la frontière entre Houthalen et Zolder, deux nouvelles sous-stations de traction verront le jour. Elles transformeront la haute tension en tension utilisable pour le trafic ferroviaire.

Ces travaux représentent un nouvel investissement notable pour la mobilité dans le Limbourg. À terme, le trajet d'Anvers à Hasselt pourra être réalisé par des trains électriques plus modernes et confortables pour les voyageur.euse.s.

RENOUVELLEMENT DU TRONÇON HASSELT-TONGRES

Toujours dans le Limbourg, mais à la fin de l'été, un second chantier a également débuté en vue de moderniser la ligne 34-, entre Hasselt et Tongres cette fois. Étendue sur 11 week-ends, la remise-à-neuf de ce tronçon de 25 km a pour objectif de moderniser une bonne partie de l'infrastructure (voies, traverses, ballast, caténaires, passages à niveau, ...). Une nouvelle fois : tout profit pour la mobilité de la province flamande.



Cofinancé par l'Union européenne

Le mécanisme pour l'interconnexion en Europe



LIÈGE : 5,3 MILLIONS € POUR L'INFRASTRUCTURE

Au printemps, un vaste programme de modernisation de l'infrastructure ferroviaire a été lancé dans la Cité ardente. Cet investissement est à mettre en parallèle avec les nombreuses avancées connues en 2018, comme l'ouverture de nouvelles haltes à Seraing et Ougrée dans le cadre du Réseau Express Liégeois. Entre les arrêts *Liège-Carré* et *Liège-Saint-Lambert*, 2 km de voie vont être complètement remis à neuf entre 2019 et 2020.

Afin de limiter au maximum l'impact des travaux sur la circulation des trains, une partie des opérations a été concentrée durant les vacances de Pâques (2019 et 2020), deux semaines durant lesquelles la fréquentation des trains est en baisse. Vu l'ampleur du chantier et en concertation avec la SNCB, il a été décidé d'interrompre complètement le trafic entre Liège-Guillemins et Herstal.

TRAVAUX « PHASÉS »

Les vacances de Printemps de 2019 ont donc été mises à profit par les spécialistes de la voie pour remplacer de nombreux composants à hauteur de *Liège-Carré*, tels que les rails, les traverses ou le ballast. Dans les

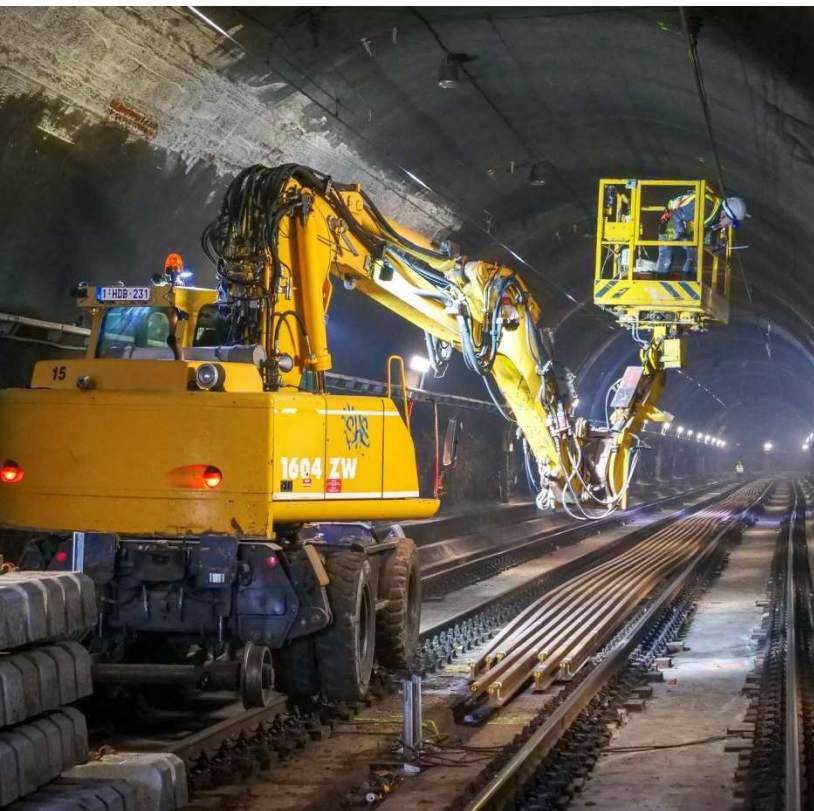
tunnels de cette portion de la L34 *Liège-Liers*, les caténaristes se sont aussi affairés à réaliser le travail préparatoire au renouvellement du dispositif d'alimentation électrique.

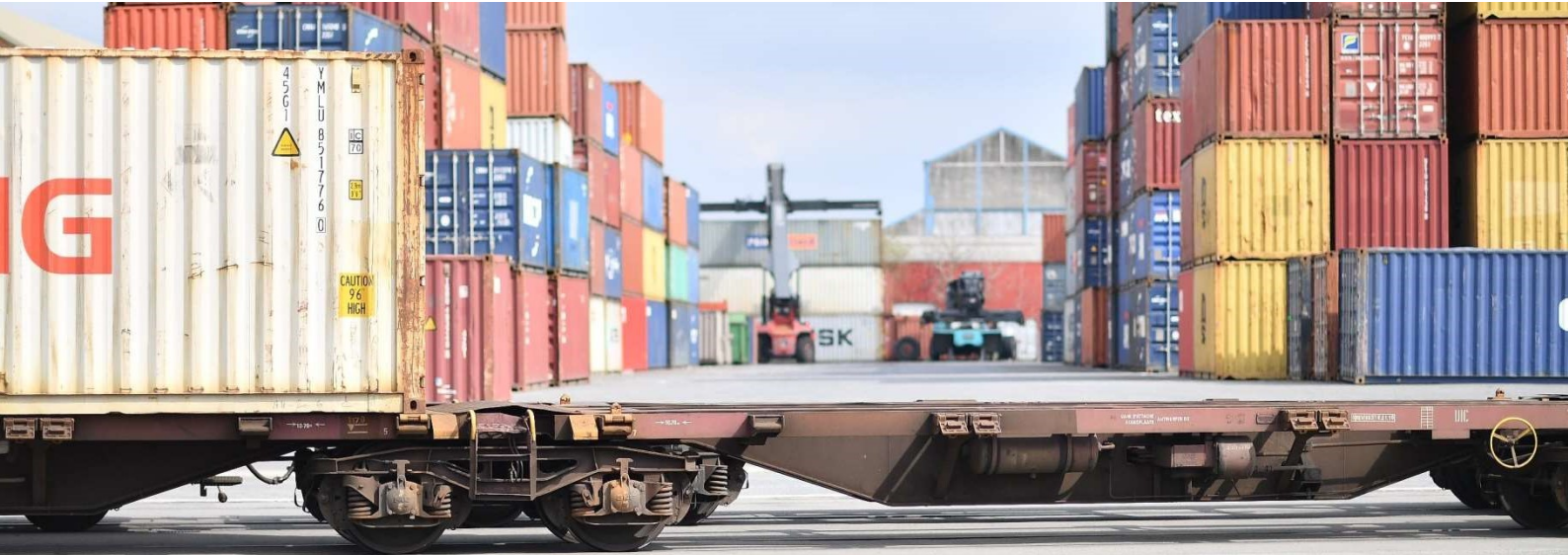
Profitant de la coupure totale du trafic, une série de travaux a aussi été menée au niveau des quais de *Liège-Carré*. Au cours de l'été, ces derniers ont ensuite été remis à neuf et rehaussés à une hauteur de 75 cm pour offrir une meilleure accessibilité aux trains. Cette opération vise également à dissuader les usager.e.s de circuler entre les quais en traversant les voies de manière dangereuse ... et interdite.

UN CHANTIER TECHNIQUE

Tout chantier comporte ses spécificités et celui de Liège en comporte une, et de taille : un problème de hauteur disponible dans les tunnels *Saint-Martin* et *Sous Pierreuse*. Dans les années 80, afin d'électrifier la ligne, les ingénieur.e.s ont été obligé.e.s de rabaisser la voie en ôtant le ballast. Cette opération avait été indispensable à

l'époque pour dégager l'espace nécessaire en vue de fixer les caténaires au niveau des voûtes. Les rails ont alors été directement boulonnés sur l'assise en béton, technique alors encore rare en Belgique. Or, avec le temps, les boulons fixant les rails sont arrivés en fin de vie. À cause des courants électriques dits *vagabonds*, traversant les éléments métalliques, et à la présence d'eau, ils ont été la victime de la corrosion. Il a donc été nécessaire de programmer un renouvellement complet des voies, des socles de pose et des ancrages au radier.





FAVORISER LE TRANSPORT MULTIMODAL

Alors que l'on sait qu'aujourd'hui le transport routier émet en moyenne neuf fois plus de CO₂ que le transport par rail, malgré cela, 75 % des marchandises empruntent encore la route. Pour réduire les émissions polluantes et limiter la congestion routière, il est indispensable de développer l'attractivité de notre réseau. C'est dans cet état d'esprit qu'Infrabel a lancé un nouveau chantier entre le port sec d'Athus (Belgique) et la France.

TERMINAL CONTAINER D'ATHUS

En 2018, grâce à la combinaison multimodale rail-route, 46.500 containers maritimes ont transité via le Terminal Container d'Athus (« TCA »), en direction des ports de la mer du Nord ou de la région Sarre/Lorraine/Luxembourg. Pour autant, le TCA souffre d'un handicap majeur : il ne bénéficie pas d'un accès ferroviaire direct à la France ... un véritable frein pour l'attractivité de son offre multimodale.

Grâce aux contributions financières ou opérationnelles de plusieurs partenaires, l'Union européenne, l'État fédéral, la Wallonie, Infrabel, IDELUX et la SNCF Réseau, des travaux ont été lancés pour permettre au Terminal Container d'Athus de passer d'un statut de terminal à celui de hub international. Le budget total atteint 20,2 millions €.

AXE «ATHUS-MEUSE»

Cette opération vise à promouvoir le *shift modal*. Elle permet au passage d'augmenter la capacité du Corridor international de fret auquel le TCA est connecté, c'est-à-dire le Rail Freight Corridor North Sea-Mediterranean. Cet axe communément appelé « Athus-Meuse » relie le Port d'Anvers à la Méditerranée. Il s'agit d'un axe crucial, car en 2018, plus de 11.500 trains de marchandises l'ont emprunté ! Grâce à la mise à double voie de l'accès vers la France, les capacités de transport du Corridor seront dès lors fortement renforcées. De plus, l'opération permettra de créer un accès à la France depuis la ligne « Bruxelles-Namur-Arlon », qui constitue l'itinéraire *bis* du Corridor. Les premiers trains empruntant cette nouvelle liaison sont attendus pour août 2020.



Cofinancé par l'Union européenne

Le mécanisme pour l'interconnexion en Europe



DES CAMÉRAS TECHNIQUES AU SERVICE DE LA PONCTUALITÉ

Des caméras techniques ont été placées à proximité d'une cinquantaine de passages à niveau répartis sur tout le réseau belge. L'objectif est d'identifier immédiatement un dérangement (barrière cassée, intrusion sur le passage, encombrement) pour pouvoir réagir en toute connaissance de cause.

En cas de dérangement à un passage à niveau, une alarme s'enclenche et, dans le même temps, la cabine de signalisation est informée. Chargé de coordonner le trafic ferroviaire au niveau national, le Traffic control identifie l'alarme et l'emplacement du passage à niveau. Ces informations sont ensuite transmises au « RIOC » (Rail Infrastructure Operations Center). Les images obtenues à l'aide des nouvelles caméras sont alors visionnées par ses membres, les seul.e.s habilité.e.s à réaliser cet exercice. Cette nouvelle méthode de travail offre des informations complémentaires en cas de dérangement. Les technicien.ne.s de maintenance locale devant se déplacer pour résoudre le problème gagnent ainsi un temps précieux. Grâce aux images obtenues, il devient possible d'obtenir davantage de détails sur la cause d'un dérangement. Ce nouvel outil offre donc l'opportunité de mieux préparer les interventions en vue de résoudre les problèmes. Chaque intervenant.e, avant tout déplacement sur le lieu de l'incident, peut ainsi avoir une idée du matériel à emporter pour rétablir la situation ... une nouvelle fois : tout bénéfice pour la ponctualité des trains.





OPEN DATA



OPEN DATA : INFRABEL LÈVE UN COIN DU VOILE

Infrabel gère de nombreuses données concernant les activités de l'entreprise et le réseau ferroviaire. À titre d'exemple, il est possible de citer la position géographique des passages à niveau ou des segments de voie, la ponctualité nationale et la consommation de l'énergie de traction mensuelles, l'évolution du nombre de sillons effectifs, ...

DAVANTAGE DE TRANSPARENCE

Jusqu'à présent, certaines de ces informations étaient publiques sans être automatiquement publiées d'une manière structurée, sinon diffusées d'une façon exhaustive. Ainsi, les chiffres de ponctualité disponibles depuis longtemps sur le site internet, mais sous une certaine forme, étaient difficilement réutilisables. Infrabel a donc décidé de s'engager dans une démarche d'ouverture et de mise à disposition de données plus précises, capables d'intéresser les particuliers, comme les autorités publiques ou les entreprises, en vue de développer de nouveaux services particulièrement centrés sur la mobilité.

UN NOUVEAU PORTAIL

Pour faciliter leur accès, l'ensemble des jeux de données a été introduit sur un portail unique spécialement dédié à l'Open Data. Au total, une soixantaine de jeux de données a déjà été mise à disposition du public, et ce nombre va continuer de croître dans les mois à venir.



Grâce à cette nouvelle plate-forme, accessible via notre site internet, les données d'Infrabel sont consultables et exploitables aisément. Elles peuvent notamment être visualisées sous différentes formes, afin de faciliter leur compréhension (graphiques, cartes, etc.).

Depuis juin, les données de la ponctualité sont publiées via un dashboard sur le nouveau portail. Celui-ci remplace les rapports autrefois mis en ligne sur notre site internet. Par cette approche cohérente, Infrabel regroupe donc l'ensemble des informations pertinentes en un seul endroit.

#TRACKATHON

Pour le lancement du portail, un hackathon a été organisé - dénommé TRACKathon. Des passionné.e.s ont exploré et exploité nos données. L'événement réunissait des collaborateur.rice.s internes et des personnes externes.

Réunis dans nos bureaux à Bruxelles, plusieurs dizaines de passionné.e.s d'Open Data et de transport ferroviaire ont exploré l'ensemble des données mises à disposition par Infrabel. Réunis en petits groupes au travers d'ateliers, ils ont planché sur les réutilisations possibles des données fraîchement dévoilées. Au programme, ils ont notamment analysé les « datasets » liées à la ponctualité, afin d'imaginer des représentations visuelles différentes. Une autre de leurs missions fut de découvrir des utilisations originales et concrètes d'informations révélées pour qu'elles puissent servir le plus grand nombre.





BRUXELLES : PERTURBATIONS SUR LA JONCTION NORD-MIDI

Le mardi 14 mai à l'heure de pointe matinale, un incendie s'est déclaré le long des voies à l'entrée de la gare de Bruxelles-Nord (côté Schaerbeek). Rongés par les flammes, de nombreux câbles d'alimentation des caténaires ont été endommagés et rendus inutilisables. La première répercussion fut l'arrêt complet de la circulation entre Bruxelles-Nord et Bruxelles-Midi. Face à une telle situation, il a été décidé d'arrêter un grand nombre de trains en amont de la capitale. Après une heure et demie d'une paralysie totale, la circulation a lentement repris sur quatre des six voies de la Jonction. Par conséquent, Infrabel et la SNCB ont été dans l'obligation d'adapter les horaires et de programmer de nombreuses suppressions de train. Les répercussions de l'incident ont été ressenties jusqu'au lendemain.

Pour rétablir la situation et réparer les dégâts, il a été possible de compter sur le dévouement et le professionnalisme de nos technicien.ne.s. Grâce à leur action, et malgré l'exiguïté des lieux où l'incendie s'est déclaré, empêchant de travailler à plusieurs simultanément, ils.elles sont parvenu.e.s à rétablir la situation en un temps record. Leur dévouement a permis de limiter les conséquences d'un incident heureusement rarissime.



MISE À JOUR DU MASTERPLAN ETCS POUR ENCORE PLUS DE SÉCURITÉ

Fin mai, le Conseil d'administration a approuvé une mise à jour du Masterplan ETCS. Pour rappel, depuis 2011, Infrabel a déjà équipé plus de 1 000 kilomètres du réseau ferroviaire avec cette technologie, un système de signalisation associé au contrôle de la vitesse des trains. Avec le temps, il a déjà été possible de retirer de nombreux enseignements de cette expérience. Grâce à celle-ci, nous avons pu ajuster le planning et mettre à jour le Masterplan. Pour autant, l'objectif initial demeure : avoir un réseau ferroviaire équipé en ETCS d'ici la fin 2025.

ETCS signifie « European Train Control System ». Il s'agit d'un système de sécurité automatique qui surveille en permanence la vitesse d'un train. Si un train roule plus vite que la vitesse autorisée, l'ETCS effectue un freinage d'urgence.

Nous installons un mélange de trois variantes ETCS sur notre réseau : ETCS level 1 Full Supervision, ETCS Level 1 Limited Supervision et ETCS Level 2 Full Supervision.



FIN DE LA SIGNALISATION MÉCANIQUE EN BELGIQUE

À la veille de l'été, une page de l'histoire ferroviaire belge a été tournée avec l'enlèvement des deux derniers signaux mécaniques du pays. Situés sur la ligne 100 à Tertre, non loin de Mons, ils étaient les derniers témoins d'une époque aujourd'hui révolue.

Après leur enlèvement, les signaux connaîtront une seconde vie, sur la ligne touristique du Chemin de fer du Bocq, où ils raviront les passionné.e.s de matériel ferroviaire.

CONCENTRATION DES CABINES: OBJECTIF ATTEINT EN WALLONIE

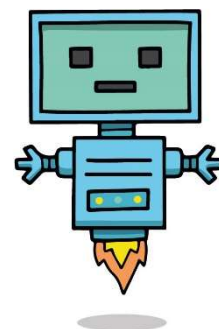
Actionnés depuis un poste de signalisation, ils ont laissé la place à une installation gérée informatiquement. Cette dernière technologie, appelée EBP-PLP, ne nécessite plus aucune intervention manuelle ou mécanique de la part de notre personnel. En pratique, la gestion de la nouvelle signalisation a été reprise par le poste de Mons. Cette étape marque l'aboutissement de la concentration des cabines de signalisation en Wallonie. Entre 2005 et 2019, nous sommes passés en Wallonie de 158 à 8 cabines seulement.



DIGITAL DAYS : UNE VITRINE TECHNOLOGIQUE

Infrabel opte résolument pour les technologies les plus modernes. La maintenance prédictive permet de déterminer où et quand l'infrastructure doit être rénovée ou entretenue. Grâce à cette approche offrant une analyse plus fine et efficace, il est plus simple et rapide de planifier les interventions sur le réseau. Tout profit pour la ponctualité et la fluidité du trafic.

Pour convaincre nos collaborateurs et la presse des avantages de nos solutions, Infrabel a organisé ses premiers « Digital Days », dans son atelier de Schaerbeek. Autour d'une vingtaine de stands, chacun.e a pu découvrir durant deux jours nos innovations et les dernières technologies utilisées au quotidien par celles et ceux qui font « vivre le rail ».



SMART RAILWAY : OBJECTIF 2022

Drones, infrastructure intelligente, superordinateur,... Voilà le résumé de Smart Railway, notre ambitieux projet de numérisation qui était au cœur de ces Digital Days. À titre d'exemple, il est possible de citer :

- l'utilisation de capteurs placés sur les signaux, les passages à niveau et les aiguillages pour transmettre les données sur leur état de fonctionnement ;
- l'usage d'un train de mesure ultra-moderne pour recueillir des données sur l'état des voies et caténaires ;
- le recours à des drones pour vérifier les ponts et les antennes de télécommunication ;
- Pionnière dans le domaine des entretiens prédictifs, Infrabel fait figure d'exemple en Europe. À tel point que nos collaborateurs sont régulièrement sollicités par des gestionnaires d'infrastructure étrangers en vue de partager leur savoir-faire.





JOURNÉES DU RAIL : DES RENCONTRES AVEC LES AUTORITÉS LOCALES ET PROVINCIALES

Du 11 au 25 juin, nous avons organisé nos premières Journées du Rail afin de présenter nos activités et projets dans chaque région. Destinées aux mandataires des communes et provinces traversées par le chemin de fer, elles visaient à détailler nos priorités et nos grands travaux planifiés dans les années futures. Nous avons ainsi eu l'occasion d'échanger et de discuter au sujet de plusieurs thèmes :

- la sécurité : les mesures mises en place pour lutter contre les franchissements de passages à niveau illicites, les actions de sensibilisation dans le but de réduire les intrusions sur les voies,...
- l'environnement : l'entretien des talus, les efforts fournis pour lutter contre les éventuelles nuisances liées aux travaux, la protection de la biodiversité,...
- la planification d'urgence : nos plans en cas d'incident ou d'accident sur notre réseau, nécessitant une intervention coordonnée des services de secours ;
- nos projets : nos projets présents et futurs dans les différentes régions en vue d'améliorer la mobilité.



UN ACCIDENT À LANGDORP

Dans la nuit du 20 juin, un jeune homme a perdu la vie alors qu'il traversait les voies au volant de sa voiture à la hauteur du passage niveau de la Winterstraat à Langdorp (Aarschot). Le véhicule a été percuté par un train de marchandises. Une enquête est en cours afin de déterminer les circonstances précises de cet événement.





INTRUSION SUR LES VOIES : AU CŒUR DE LA SÉRIE TÉLÉVISÉE FLAMANDE « THUIS »

Créée en 1995, « Thuis » est une série télévisée très populaire en Flandre, suivie par plus d'un million de téléspectateur.rice.s.. Dans le dernier épisode de la saison, diffusé sur la chaîne « Eén » au mois de juin, l'un des personnages principaux met sa vie en danger par un comportement inadéquat sur notre domaine ferroviaire.

Dans cet ultime épisode avant les vacances d'été, trois adolescents font l'école buissonnière au lieu d'aller suivre leurs cours. En voyant leurs parents, ils décident alors de s'enfuir pour ne pas être attrapés, car au moment de franchir les voies à hauteur d'un passage à niveau fermé, l'un d'eux chute à vélo. Un train arrive et la collision est inévitable...

UN PROJET COMMUN ENTRE INFRABEL ET LA VRT

Pour sensibiliser le public, et en particulier les jeunes, nous saisissons chaque opportunité, pour répéter nos messages de prévention. Le cas de cette collaboration unique avec la chaîne publique flamande en est un bel exemple. Une telle chance de toucher une aussi large audience ne se rencontre pas tous les jours.

Impact de l'épisode de "Thuis"

(public en Flandre)

53%

Est entré en contact avec la thématique des intrusions sur les voies grâce à Thuis.

31%

N'aurait jamais été en contact avec la thématique des intrusions sur les voies sans Thuis.

22%

A discuté avec d'autres personnes sur la thématique ou a cherché plus d'informations grâce à Thuis.

8%

Est plus conscient des dangers de l'intrusion sur les voies grâce à Thuis.

84%

Trouve la collaboration positive au niveau scénario de Thuis.

INFR/ABEL *één*

1,2 MILLIONS DE PERSONNES SENSIBILISÉES EN FLANDRE

Suite à la diffusion de l'épisode clôturant la saison, la VRT a mené une enquête et a consulté 1 320 Flamands. Résultat : 53 % des personnes interrogées ont été touchées par la thématique sur l'imprudence à proximité des voies, en particuliers les femmes et les enfants. Plus intéressant : en l'absence de tout épisode, seule une Flamande sur trois aurait été touchée par ce sujet ! 60 % des individus interrogés ont affirmé faire dorénavant plus attention aux dangers au niveau des voies ferrées et 54 % reconnaissent être dorénavant mieux informés des risques.

FILM DE SENSIBILISATION À 360°

Au début de l'automne, cet épisode a même connu une « suite ». Le public a en effet pu vivre une expérience quasi similaire à celle des acteurs. Équipé d'un casque, il a eu l'occasion de plonger dans la situation où il ne respecterait pas les feux rouges d'un passage à niveau. Au rendez-vous : frissons et cris au moment de découvrir qu'il va être percuté par un train ! De quoi convaincre les plus récalcitrant.e.s de l'importance du respect des règles à l'approche de notre domaine ferroviaire.







JEAN-PIERRE BARRIÈRE & LE KETNET ZOMERTOUR

Chaque année, Infrabel lance de nombreuses actions de sensibilisation, particulièrement destinées aux étudiant.e.s et aux enfants. Nous avons accompagné la VRT lors de son Ketnet Zomertour cet été lors d'une série d'animations et de concerts gratuits parcourant la Flandre. Cette tournée a été l'occasion idéale pour diffuser nos messages sur la sécurité à destination de nos chères têtes blondes de moins de 14 ans. Installé dans le village entourant la scène du festival itinérant, notre stand vise à répéter un message: « Aux passages à niveau, dès que les feux rouges sont allumés, tu dois t'arrêter ! ».



Une action à mettre en perspective avec notre dernière grande campagne de sensibilisation centrée sur Jean-Pierre Barrière ...

L'HOMME INVISIBLE DES PASSAGES À NIVEAU

Mais qui est Jean-Pierre Barrière ? Il est notre dernière initiative pour sensibiliser contre les comportements dangereux aux abords des voies. Cette nouvelle campagne a été lancée sur tout le territoire, en vue de toucher le plus grand nombre, mais ciblant plus particulièrement les enfants. Jean-Pierre Barrière a été au centre d'une série de spots télévisés et d'actions sur les médias sociaux qui a remporté un vif succès.

À travers ce personnage fictif et sympathique, offrant un visage humain à notre infrastructure ferroviaire, il devient plus simple de raconter une histoire. À l'aide de son bras aux couleurs de la barrière d'un passage à niveau, il met chacun.e et chacun en garde à l'approche de notre infrastructure. Le respect du code de la route s'adresse même aux plus jeunes d'entre nous.

Cette campagne originale fait suite aux résultats édifiants d'une enquête concluant qu'encore un trop grand nombre de personnes ont des comportements dangereux sur ou aux abords de notre domaine.

À travers différentes mesures, tant au niveau technique qu'au niveau de la communication et de la sensibilisation, Infrabel n'hésite jamais à investir pour plus sécurité. Notre seul but est de voir diminuer le nombre de victimes. Nous ne relâcherons jamais nos efforts pour faire prendre conscience aux auteurs de comportements dangereux qu'ils risquent leur vie !

Ceci n'a malheureusement pas empêché l'impensable. À l'automne, lors d'une action menée conjointement avec Securail et la police, dans la perspective de sensibiliser les citoyens au respect des signaux aux passages à niveau, la presse invitée par nos soins a été le témoin d'une scène surréaliste. Un bus scolaire, transportant 18 enfants, a en effet tenté de franchir les voies, alors que les feux étaient rouges et que la sonnerie retentissait pour annoncer l'abaissement des barrières !



JUSQU'OUÛ IRA L'INCONSCIENCE DE CERTAINS ?

Chaque jour, nous remarquons des comportements inconscients à nos passages à niveau. Mais à la mi-juillet, nous avons dû constater l'impensable : l'ensablement volontaire de l'un d'eux sur la ligne 100. À Tertre, dans un site Seveso, un entrepreneur privé a en effet délibérément ensablé nos voies pour faciliter le passage de ses camions. Énervé de voir ses véhicules obligés de ralentir à cet endroit, il a cru bon de déverser du sable pour égaliser le passage !

Alertés par un conducteur de train obligé de freiner d'urgence, nous avons évité la catastrophe. Sitôt alertées, nos équipes sont descendues sur place, accompagnées de la police du Chemin de fer. La situation a rapidement été rétablie et le trafic ferroviaire a pu reprendre dans les meilleures conditions possibles. Une plainte a été déposée contre l'entreprise responsable ; celle-ci n'était pas l'un de nos sous-traitants.





CANICULE : DES RECORDS DE TEMPÉRATURE ATTEINTS

Après un premier épisode de fortes chaleurs à la fin du mois de juin, la Belgique a connu plusieurs nouvelles journées caniculaires au milieu de l'été. Les 24 et 25 juillet, des températures exceptionnelles ont même été relevées sur l'ensemble du territoire. Le mercure a ainsi dépassé les 40 °C sur une bonne partie du pays pour atteindre un record de 41,8 °C à Begijnendijk (Brabant Flamand), selon l'IRM.

Avec de telles conditions météorologiques, l'infrastructure ferroviaire souffre. Sous l'effet de la chaleur, les caténaires ou les rails se dilatent, ce qui présente des risques pour la circulation des trains.

Malgré les mesures préventives et la surveillance étroite du réseau par nos équipes, certains incidents se sont produits suite à ces chaleurs extrêmes. Plusieurs trains ont ainsi connu des problèmes et des limitations de vitesse ont dû être imposées à certains endroits.

DES RAFFRAICHISSEMENTS AUX CLI...

Pour les aider à supporter les températures élevées, nos équipes ont bénéficié d'une action unique : la distribution de boissons fraîches et de crèmes glacées sur le lieu de travail. Intitulée « Summer Pop Up Bar », cette initiative a rencontré un vif succès auprès de notre personnel, ravi de pouvoir se relaxer quelques instants. Ce projet intégrait le programme Energy@Infrabel, un plan visant à améliorer le bien-être de nos collaborateurs, en offrant, notamment, quelques moments de détente à celles et ceux qui chaque jour entretiennent et modernisent notre infrastructure.

... ET DU CHOCOLAT CHAUD POUR LES CABINES DE SIGNALISATION

Suite à ce succès estival, nous avons décidé de décliner l'action dès l'arrivée des premières gelées. Un *foodtruck* a ainsi fait le tour du pays durant les mois de novembre et décembre pour offrir gaufres et chocolat chaud ... de quoi *rebooster* le moral lorsque les jours raccourcissent et le froid pique le visage !

CURE DE JOUVENCE POUR LE PONT À BASCULE DE RUISBROEK

20 kilomètres de câbles, 4 000 raccords dans des boîtes à fusibles, une rénovation de fond en comble... et une bonne dose d'huile de coude ! Voilà résumés les travaux de modernisation du *Nijverheidsbrug*, situé non loin d'Anvers. En collaboration avec *De Vlaamse Waterweg*, les travaux de rénovation de cet ouvrage enjambant le canal maritime visaient à améliorer la régularité du trafic ferroviaire, routier et maritime.

Ce pont à bascule, dont le tablier se soulève presque perpendiculairement pour permettre le passage des bateaux, est une construction complexe, caractérisée par le grand nombre de pièces mobiles qu'elle contient. Pour garantir la fiabilité, l'ancien système a été entièrement remplacé, à l'image de la signalisation et des installations électriques. De plus, le pont a été équipé d'un système de caméras flambant neuf, d'une nouvelle installation d'éclairage sur et autour de l'ouvrage. Nos équipes ont aussi remplacé les équipements informatiques, les câbles en fibre optique, les systèmes de mise à la terre et les mécanismes de verrouillage.



DES SYSTÈMES DÉDOUBLÉS POUR ÉVITER UNE DÉFAILLANCE

Pour garantir la circulation des trains comme des bateaux, l'ensemble des systèmes ont été dédoublés. En cas de défaillance d'un système, cette stratégie permet qu'un système de secours prenne le relais pour éviter tout impact sur la circulation ferroviaire ou le passage des bateaux. Outre cet avantage, les nouveaux équipements installés offrent une meilleure résistance aux températures élevées et à l'usure. Enfin, ils permettent d'être télécommandés, pour faciliter les manœuvres du pont.

UN PONT PEUT EN CACHER... CINQ AUTRES

La rénovation et la modernisation du *Nijverheidsbrug* a servi de laboratoire pour cinq autres chantiers à venir. En 2020 en effet, nos équipes s'attaqueront aux deux ponts dits Jan Bogaerts (pont ferroviaire et routier à Kapelle-op-den-Bos). Un an plus tard, ça sera au tour des trois ponts de l'Escaut d'être modernisés. Nos collaborateur.rice.s pourront alors s'appuyer sur le savoir-faire acquis durant les travaux de Ruisbroek pour mener à bien leurs nouvelles missions.



UNE NOUVELLE CAMPAGNE DE RECRUTEMENT

Quasi un an après avoir lancé la plus grande campagne de recrutement de son histoire, Infrabel a dévoilé une seconde action visant à séduire ses futurs collaborateur.rices. Au centre de cette nouvelle phase : les technicien.nes, les ingénieur.es, Safety/traffic controllers et les informaticien.nes... des profils indispensables en vue de garantir les performances de notre réseau et la sécurité du trafic ferroviaire.

UNE CAMPAGNE 100 % INFRABEL

Pour attirer l'attention, l'action a mis en avant notre personnel à travers une vidéo originale et... « 100 % made by Infrabel ». En effet, aucun.e acteur.rice ou figurant.e n'a été engagé.e pour l'occasion. Seul.e.s nos collaborateur.rice.s ont interprété leurs propres rôles car, qui mieux qu'eux.elles, pouvaient apparaître plus crédibles et donner envie de rejoindre l'entreprise ? Au final, un film devenu une grande source de fierté pour les participant.e.s.



VOLS DE CÂBLES : NOS ÉQUIPES À NOUVEAU SOUS PRESSION

L'été a vu une recrudescence dans les vols de câbles le long de nos lignes. Les régions de Liège, de Charleroi et de Namur ont été particulièrement touchées par cette nouvelle vague de pillage. Comme souvent, les lieux où se déroulent les vols étaient situés le long d'axes routiers importants. Ceci permet en effet aux malfaiteurs de rapidement s'enfuir avec leur butin.

Malheureusement, la problématique a pris une nouvelle ampleur car les voleurs s'attaquent de plus en plus souvent aux câbles de secours, censés sécuriser l'infrastructure en cas d'incident ou de dysfonctionnement. À chaque fois, cela oblige nos équipes à redoubler d'efforts pour rétablir la situation. Au final, les retombées sur le trafic ferroviaire ne cessent de croître, ce qui impacte l'activité de nos client.es.

Pour remédier à ce phénomène, Infrabel mise par exemple sur l'usage de l'aluminium, dont la valeur de re-vente est inférieure à celle du cuivre. Cette stratégie vise à décourager les voleurs de continuer à prendre des risques au regard de gains possibles plus faibles. Infrabel souligne également mettre tout en œuvre pour poursuivre la collaboration avec les services de police, en particulier la Police du Chemin de fer. En effet, la lutte contre ce fléau ne pourra jamais être gagnée sans une étroite collaboration entre toutes les parties prenantes. Ce n'est qu'en unissant les forces qu'il sera possible de mettre un terme à ce phénomène.

14 À 28 MOIS À LA POURSUITE DE QUATRE VOLEURS

Au milieu de l'automne, le parquet de Hal-Vilvorde a d'ailleurs requis une peine de plusieurs mois à l'encontre de 4 personnes suspectées de vols de câbles. Arrêtées en mars, leurs téléphones portables contenaient les coordonnées d'une entreprise victime de vols. Elles étaient en possession d'une cisaille et de grosses sommes d'argent. Les 4 accusés originaires de Roumanie ont finalement été condamnés à des peines de prison de 10 mois à deux ans.





EKIDEN 2, LE RETOUR

Après le succès rencontré en 2018, Infrabel a organisé un second Ekiden, selon le même principe, mais dans un autre lieu. Cette année, ce fut donc au tour du CLI de Schaerbeek d'accueillir nos athlètes. Accompagnées par des proches, la cinquantaine d'équipes inscrites a parcouru les 42 km sous un magnifique ciel bleu et dans une joyeuse ambiance. Les gagnants, les « Dragon Deers », ont achevé le parcours en 2 heures 43 minutes et 34 secondes. La dernière équipe, a mis 1 heure 30 de plus mais qu'importe, l'essentiel était de participer.





//Academy

PENSIONNÉ.E = PASSIONNÉ.E !

Une fois pensionné.e, il n'est pas toujours simple de tourner la page d'un métier qui, avec le temps, est devenu une passion. Pourtant, aujourd'hui, il est possible pour chaque collaborateur.rice qui nous quitte de poursuivre l'aventure !

Chaque fois qu'une personne atteint l'âge de la retraite, un peu de savoir disparaît. Pour Infrabel, l'un des principaux défis est donc d'assurer le transfert de connaissance entre les générations. Or, afin de former les jeunes collaborateur.rice s, Infrabel a besoin de personnes expérimentées. Pour y parvenir, la possibilité est offerte aux pensionné.e.s de proposer leurs services comme formateur.rice.s en vue de renforcer l'Academy !

Quelle est la durée d'une mission ? Elle peut varier de quelques jours à plusieurs mois. La personne décide et Infrabel s'adapte. C'est aussi simple que cela ! Précision importante, le contrat est à la journée. L'engagement est conclu via une agence d'intérim ou un organisme de formation externe, suivant le cas. Les formateur.rice.s donneront notamment cours dans notre futur centre de formation à Bruxelles-Ouest et dont la construction se poursuit selon le calendrier établi.

Pour faciliter la tâche des personnes qui transmettent leurs activités et de celles qui les reprennent, //Academy a notamment développé le guide pratique *7 étapes pour un transfert de connaissances*. Empli d'idées et de conseils pour stimuler le partage de savoirs, il est aussi un outil précieux pour chaque responsable d'équipe accompagnant ses collaborateur.rice.s dans un tel processus.

Cette stratégie s'inscrit dans un cadre plus général, où la personne nouvellement recrutée suit un trajet d'intégration au cours duquel l'accent est mis sur notre première priorité, *Safety First*. Pour encore mieux faire prendre conscience de cette dimension essentielle, une nouvelle formation a d'ailleurs été développée : *Sécurité et Bien-être au travail*.





ICT TRAINEESHIP : POURSUITE D'UNE EXPÉRIENCE RÉUSSIE

Récompensée en 2018 d'un HR Awards décerné par les professionnels du recrutement, l'initiative de Traineeship de notre département ICT a été reconduite. Dans un marché de l'emploi où il devient de plus en plus ardu d'engager des profils IT ou Telecom, il est en effet important d'offrir aux nouvelles recrues des perspectives de carrières intéressantes pour les inciter à rejoindre nos rangs.

Pour 2019, une vingtaine de « Trainees » ont reçu carte blanche pour développer des solutions originales dans le cadre de nos activités. Cette stratégie permet à chaque nouvel.le entrant.e de se plonger au cœur de problématiques auxquelles notre entreprise est confrontée. À eux.elles de déployer des trésors d'inventivité pour relever les défis qui leurs sont assignés. De quoi motiver chacun.e !

Pour rappel, grâce au système du Traineeship, un.e coach interne accompagne chaque nouvelle personne engagée. Grâce à sa connaissance de l'entreprise et à son expérience, l'accompagnateur.rice conseille et encadre son.sa protégé.e.. Ensemble, ils développeront un projet commun, qui par la suite sera présenté à ICT et aux services à l'origine de la demande.



« TOUT S'EXPLIQUE »

La chaîne francophone RTL-TVI a consacré l'une de ses émissions phares aux trains. Dans « Tout s'explique », un programme dédié aux reportages et à l'actualité, les journalistes ont commencé par suivre la préparation d'une opération de police destinée à s'attaquer aux voleurs de câbles, un fléau dont Infrabel est la victime. Après avoir suivi le déroulement de l'action policière, l'équipe de reporters a ensuite profité de l'occasion pour mettre en avant le travail de notre personnel actif sur le réseau. Chargé.e.s de maintenir notre infrastructure performante et de réparer les dégâts suite aux vols, ceux.celles qui s'activent au quotidien ont reçu l'opportunité de souligner les conditions parfois difficiles dans lesquelles ils.elles opèrent. De jour comme de nuit, quelle que soit la météo, nos équipes sont dans l'obligation d'être présentes et mobilisables à tout instant pour intervenir en situation d'urgence. La présentatrice, Maria Del Rio, les a d'ailleurs remercié.e.s pour leur travail et leur dévouement.



BRUXELLES-MIDI : L'ADIEU AU « TOUT RELAIS »

Le 14 octobre, débuta l'un des plus vastes chantiers jamais réalisés au cœur de la capitale. Dernière phase d'un vaste programme de modernisation entamé en 2014, il visait à renouveler 65 signaux lumineux et 170 moteurs d'aiguillage au sud de la gare de Bruxelles-Midi. Malgré l'importance des opérations et en concertation avec la SNCB, nous sommes parvenus à minimiser au maximum l'impact des opérations sur la circulation des trains. Seuls quelques trains P ont été supprimés, déviés ou ont été redirigés vers quatre autres gares bruxelloises. Au final, 85 % des trains ont pu suivre leur itinéraire habituel. Cette stratégie a permis à la majorité des navetteur.euse.s de voyager sans encombre.

Pour autant, deux coupures totales étaient nécessaires pour mener à bien certaines interventions. Nous avons donc profité des deux week-ends fériés de l'automne (31 octobre au 1^{er} novembre et 9 au 11 novembre). Au cours de ces six journées, nos équipes ont eu l'occasion de tester les nouvelles installations du système de signalisation. Finalement, elles ont vérifié 240 parcours de tests, ce qui représente des milliers d'itinéraires possibles.





LA SÉCURITÉ, UNE PRIORITÉ ABSOLUE

Mais pourquoi ces travaux ? Pour sécuriser encore davantage notre réseau. En effet, la technologie électromécanique utilisée jusqu'alors ne correspond plus aux exigences actuelles. Pour garantir à notre infrastructure une fiabilité à toute épreuve, il était impératif d'informatiser l'ensemble de la signalisation située en amont de Bruxelles-Midi. Ce saut technologique permettra dans l'avenir de poursuivre l'implémentation de l'ETCS, le système de sécurité européen.

UN PLAN ALTERNATIF DE TRANSPORT

Malgré l'impact réduit des travaux sur les voyageurs au regard de l'ampleur de la tâche, nous nous sommes concertés avec la SNCB et la STIB pour permettre à toutes et à tous de rejoindre sa destination le plus simplement possible. Des solutions intermodales ont ainsi été proposées aux voyageurs. Soulignons enfin qu'Infrabel, la SNCB et HR Rail ont renforcé les possibilités de télétravail du personnel des Chemins de fer. Cette décision a été prise en vue de libérer des places dans les trains pour offrir un maximum de sièges aux navetteurs, entrant ou sortant de la capitale.

UN PERSONNEL MOBILISÉ À 100 %

Au maximum des journées les plus chargées, 300 collaborateurs se sont activés simultanément pour relever ce défi d'ampleur. Pour minimiser l'impact sur la circulation, une grande partie du chantier s'est déroulée la nuit. Pour y parvenir, nous avons donc pu compter une nouvelle fois sur la motivation de notre personnel !





350 POMPIERS FORMÉS POUR INTERVENIR DANS UN ENVIRONNEMENT FERROVIAIRE

En collaboration avec le Centre fédéral de Connaissances pour la sécurité civile, le Centre de formation des pompiers de Bruxelles, la SNCB et d'autres entreprises ferroviaires, nous avons organisé une série de formations destinées aux pompiers.

Si un incident sur notre réseau est une perspective peu enthousiasmante, nous ne pouvons pour autant pas l'exclure, malgré nos efforts dans le domaine de la sécurité. Or, intervenir en milieu ferroviaire comporte des risques. Pour un.e secouriste, il est donc impératif d'être formé.e aux dangers qu'il.elle ou il peut rencontrer sur notre réseau. Comportant de la théorie comme de la pratique, chaque session a rencontré un large succès auprès des hommes et des femmes du feu à tel point que toutes les dates proposées affichèrent complet.



CLÔTURES CONNECTÉES : UNE PREMIÈRE POUR EMPÊCHER LES INTRUSIONS SUR LES VOIES

Les comportements dangereux sur nos lignes sont malheureusement fréquents. Depuis longtemps, nous menons des actions pour endiguer ce phénomène responsable de nombreux décès et accidents. Outre les victimes, ce phénomène impacte également la ponctualité. Pour lutter contre cette tendance, nous avons déjà installé ou mis à l'essai différents systèmes. Nous avons notamment placé des clôtures à divers endroits. Si à court terme cette mesure semble efficace, elle l'est beaucoup moins à moyen ou long terme. En effet, rapidement, apparaît un phénomène de vandalisme : grillages démontés, endommagés, sectionnés, etc. Autant de brèches par lesquelles s'engouffrent certain.e.s inconscient.e.s. Et pour réparer les dégâts, nos équipes doivent alors intervenir en urgence, ce qui les détournent de leurs missions premières et ce qui représente un coût conséquent pour l'entreprise.

Fin octobre, nous avons donc présenté nos premières clôtures connectées. Doté de senseurs et d'une caméra dont les images arrivent à la Control Room (SNCB), ce système détecte la moindre tentative d'escalade ou de détérioration. Capable de cibler la zone avec précision, une alarme se met alors en action pour faire fuir les personnes trop « aventureuses ». Dans le même temps, nos équipes sont averties et peuvent visualiser la situation sur leurs écrans. Selon leurs constats, et si la situation l'exige, elles peuvent alors interrompre le trafic pour éviter un accident fatal.



NOTRE NOUVEAU PLAN STRATÉGIQUE : OBJECTIF 2040

À l'automne 2019, le conseil d'Administration a validé notre nouveau Plan stratégique 2020-2024. La philosophie de ce dernier est simple et ambitieuse : sans toucher aux missions quotidiennes d'un gestionnaire d'infrastructure, nous allons adapter fondamentalement notre stratégie aux évolutions sociétales radicales. Centré sur le client, ce plan ambitionne d'une part de nous faire atteindre l'excellence opérationnelle dans toutes nos activités – notamment à travers un processus continu d'innovation et une digitalisation croissante de notre entreprise – et d'autre part de positionner notre entreprise, à plus long terme, comme le maillon essentiel de la chaîne de mobilité de notre pays

Les principes de gouvernance de ce plan ont été définis à la fin de l'année 2019. Son implémentation concrète débute en janvier 2020.

UN MONDE EN MUTATION

Urbanisation croissante, changements climatiques et défis environnementaux, numérisation de nos vies et progression de la population, demande croissante d'énergie et de ressources naturelles... voilà une série de défis à laquelle nos sociétés sont déjà confrontées, mais qui pèseront de plus en plus dans les décennies à venir, également sur notre entreprise et nos clients.

À ces tendances lourdes, viennent se greffer une série d'autres évolutions obligeant Infrabel à se réinventer. Les pressions négatives sur les dépenses publiques, la « guerre des talents » forçant les entreprises à être de plus en plus créatives pour attirer les meilleurs profils, un cadre réglementaire dont les contraintes ne cessent de croître, une clientèle et des voyageurs dont les exigences sont plus grandes, l'émergence de nouveaux services dans le domaine du transport... ces différentes dynamiques modifient la donne et obligent notre entreprise à se renouveler, sinon à se réinventer.

UNE MISSION & 3 VALEURS

Avec Go!, nous définissons notre mission quotidienne ainsi : « Moteur de la mobilité durable, nous œuvrons 24h/24, 7 jours /7 pour garantir un réseau ferroviaire sûr et performant ». Sur le long terme, nous traduisons cette mission dans la raison d'être suivante : « Façonner ensemble un réseau de la mobilité durable et citoyenne. » En d'autres termes, notre ambition est de jouer un rôle structurant dans l'écosystème de la mobilité belge. Nous visons ainsi à améliorer l'intermodalité tout en prônant une mobilité socialement et écologiquement responsable.

Les 3 valeurs portées par ce plan se déclinent dès lors comme suit :



Pour nos clients et la société
•
Pour nos collaborateurs directs et indirects
•
Pour l'environnement



À nos clients et au monde
•
Au changement
•
À la diversité
•
À la concertation et à la communication



Focus sur les clients
•
Pour améliorer
•
Pour innover

// Go!

DE NOUVELLES PRIORITÉS STRATÉGIQUES

Avec ce nouveau plan, nos priorités évoluent sensiblement. Dorénavant, nous avons en effet 6 priorités qui, in fine, visent toutes à créer de la valeur ajoutée pour l'ensemble de nos clients :

- Safety First
- Mettre l'accent sur la ponctualité, avec toutes les parties prenantes
- Repenser le réseau
- Catalyseur pour le Mobility as a Service
- Entreprendre durablement
- Opérer des choix économiques fondés

DES LEVIERS POUR UNE MISE EN ŒUVRE RÉUSSIE

Nous avons par ailleurs défini sept leviers qui, tels des accélérateurs de la transformation d'Infrabel, nous permettront d'assumer notre mission et atteindre nos objectifs stratégiques à plus long terme.





TUNNEL CLOVIS, D'IMPORTANTES TRAVAUX POUR GARANTIR LA SÉCURITÉ

Pour rejoindre Namur depuis Bruxelles, la ligne 161 traverse notamment le cœur de la capitale de l'Union européenne. Sur environ un kilomètre, les trains empruntent alors le tunnel Berlaymont, constitué de trois ouvrages d'art : le tunnel Ambiorix, le tunnel Charlemagne et le tunnel Clovis. Bâti au 19^{ème} siècle, certaines voussoirs de ce dernier dataient encore de 1890 ! Pour garantir la sécurité du trafic comme celles des usagers des voiries de surface, nous devons absolument entreprendre un travail de rénovation important.

DÉMOLITION DU TOIT

Afin de perdre le moins de temps possible, des grues géantes ont soulevé des voûtes complètes, évacuées ensuite par convoi spécial. Bien évidemment, il était important d'épargner les caténaires. Pour y parvenir, il a été décidé de prendre des mesures de protection en vue de garantir la circulation des trains.

Afin de limiter au maximum les nuisances et l'impact sur le trafic ferroviaire, les travaux se sont en partie déroulés de nuit, notamment d'une manière continue pendant 4 week-ends de novembre et décembre. La pose de la nouvelle voûte se déroulera au printemps 2020. La construction de deux nouvelles sorties de secours au niveau du square Ambiorix et les travaux de finition se poursuivront jusqu'à la fin de 2020.



DÉNICHER DES TALENTS, ENCORE ET TOUJOURS

En novembre, se sont clôturés nos Job Days. Comme l'an dernier, nous avons poursuivi nos efforts pour convaincre les meilleurs profils de venir rejoindre notre entreprise. Décidée à devenir Employer of choice, Infrabel développe une stratégie qui tient compte, non seulement de notre besoin en personnel, mais aussi de la situation particulière du marché du travail. Or 2019 a été marquée par l'accentuation d'un phénomène en croissance continue depuis plusieurs années : une pénurie de profils techniques qualifiés et expérimentés. Et cette tendance devrait se poursuivre, voire s'intensifier dans le futur !

Dans un contexte où il est devenu difficile de trouver le bon candidat.e, il est dès lors impératif pour Infrabel d'être attractive. Pour arriver à nos fins, outre nos Job Days, nous continuons nos actions d'employer branding tout au long de l'année, comme en atteste nos dernières campagnes menées tant via les canaux traditionnels, tel l'affichage, qu'à travers les médias sociaux. En 2019, pour toucher les jeunes diplômés.e.s, nous avons particulièrement investi les réseaux sociaux.

Jobdays	Nombre de jurys organisés	Nombre de lauréats
Anvers	44	17
Denderleeuw	24	10
Courtrai	34	15
Louvain	39	12
Waasland-Gent	10	5
Merelbeke	28	16
Bruges	21	13
Anvers	31	17
Schaerbeek	83	24



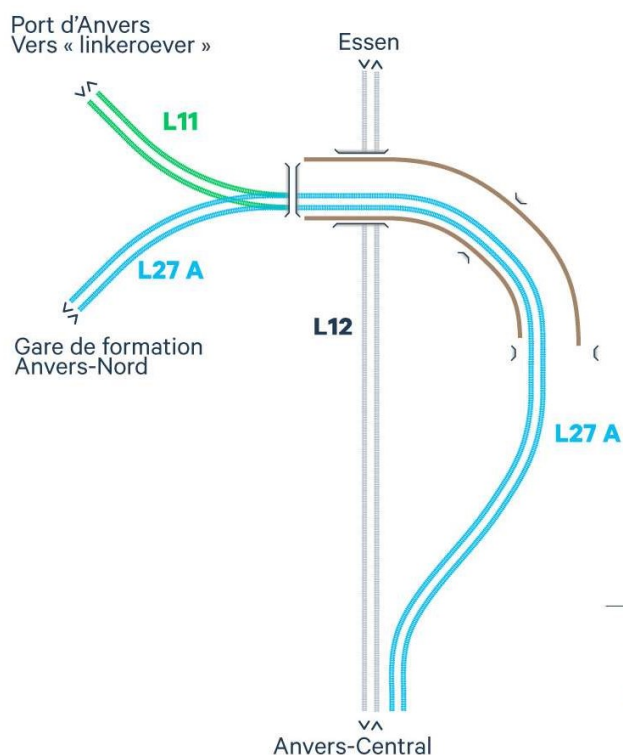
PORT D'ANVERS : UNE AUGMENTATION DE LA CAPACITÉ EN VUE

Dans la perspective de fluidifier la circulation des trains de marchandises dans la région d'Ekeren, Infrabel a annoncé son intention de soumettre une demande à la Région flamande d'augmenter la capacité ferroviaire au sein du port d'Anvers.

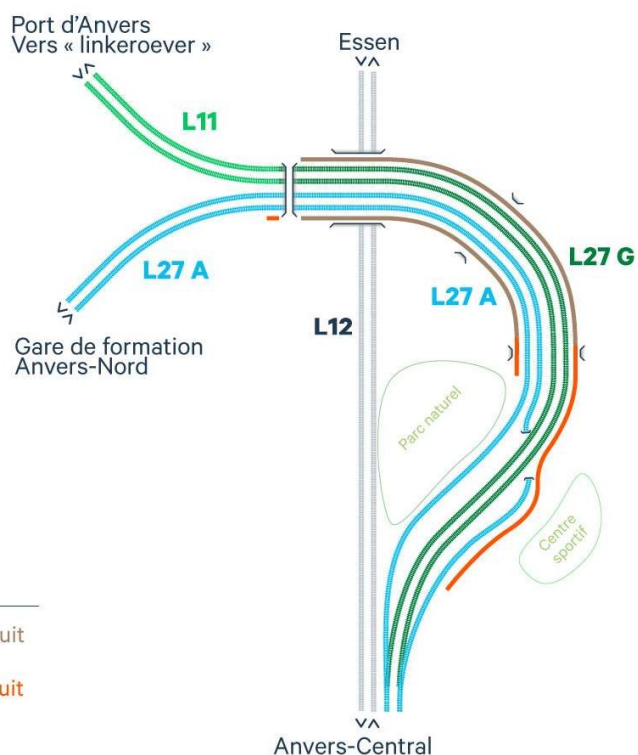
Pour 2030, le port ambitionne en effet de doubler le transport de fret par chemin de fer, aux dépens du trafic routier. Cette politique vise à participer à la décongestion de la région anversoise. En tant qu'acteur de la mobilité durable, Infrabel tient à soutenir pleinement cette initiative qui a pour but de diminuer la pollution atmosphérique et sonore environnante.

A l'heure actuelle, un goulot d'étranglement est formé par le croisement de deux lignes de marchandises (les lignes 11 et 27A). Notre solution afin de résoudre ce problème : placer les lignes à des niveaux différents. Cette stratégie devrait permettre l'augmentation du nombre de passages de trains et donc, la capacité.

Situation actuelle



Situation future



— Murs anti-bruit existants
— Murs anti-bruit futurs



15 ANS, ÇA SE FÊTE !

À l'automne 2004, naissait Infrabel. Pour marquer cet événement, nous avons organisé une action à destination de notre personnel. En s'inscrivant sur notre //Workplace et dans la limite des places disponibles, chacun.e a pu profiter d'un moment inoubliable en famille au cirque d'Alexandre Bouglione, le célèbre artiste tzigane. Installés sur le plateau du Heysel à Bruxelles, les artistes et Saint-Nicolas ont accueilli petit.e.s et grand.e.s sous leur chapiteau. Acrobates, jongleur.euse.s et clowns se sont succédé sur la piste ou dans les airs. Au regard des rires et des airs ébahis des enfants, l'action fut un franc succès ! ... et encore une fois : Happy Birthday, Infrabel !



GREEN DEAL ACHATS CIRCULAIRES WALLONIE

En ligne avec nos engagements, nous poursuivons nos efforts pour diminuer l'impact de nos activités sur l'environnement. Fin novembre, nous avons signé le « Green Deal Achats Circulaires Wallonie¹ », en présence de Willy Borsus, Vice-Président wallon et Ministre de l'Economie.

À travers cet engagement, nous avons convenu de développer un plan d'action dans les six mois. De plus, nous garantissons la mise en œuvre d'un ou deux projets-pilotes d'achats circulaires sur une période de trois ans. Grâce à cette participation, nous intégrons également une communauté d'experts et d'autres signataires. Ce qui nous permettra d'échanger facilement les bonnes pratiques entre de nombreux acteurs aussi motivés que nous à faire bouger les choses !

¹ Le Green Deal Achats Circulaires en Wallonie est une initiative de la Région Wallonne, en partenariat avec The Shift, l'UCM et l'UWE.



LE 3 DÉCEMBRE, LE TRIBUNAL DE POLICE DE BRUXELLES A STATUÉ SUR LE DOSSIER RELATIF À L'ACCIDENT DE BUIZINGEN DU 15 FÉVRIER 2010. NON SEULEMENT LE CONDUCTEUR DE TRAIN ET LA SNCB, MAIS AUSSI INFRABEL, ONT ÉTÉ RECONNUS COUPABLES.

Après la lecture du verdict, la surprise fut grande pour Infrabel. Le jugement impose à Infrabel ce que nul ne peut faire : prévoir l'inimaginable. Il contraint Infrabel à une obligation de résultat consistant à élaborer une politique de sécurité qui garantisse la prévention de tout accident. En outre, le jugement ne reconnaît pas les mesures de sécurité qu'Infrabel a mises en place depuis sa création. Ainsi, le Tribunal de police affirme, contrairement aux rapports des experts judiciaires indépendants, que la balise TBL1+ de la gare de Buizingen - si tant est qu'elle soit équipée de la technologie TBL1+ - n'arrête pas automatiquement le train, mais établit seulement un contact GSM avec le conducteur. Par conséquent, le jugement impose d'autres mesures dont l'impact positif sur la sécurité et la faisabilité dans la pratique n'ont pas été clairement établis par les experts judiciaires indépendants.

Avec toutes les parties concernées, Infrabel avait espéré que le jugement mettrait dignement un terme à l'acceptation de ce triste accident. Pour tout le monde, il est essentiel d'être jugé sur des bases réelles, en tenant compte de ce qui est faisable en réalité et pas uniquement en théorie. Imposer par jugement un risque zéro dans le secteur de la mobilité, c'est ignorer cela et donner un faux sentiment de sécurité. C'est pourquoi, nonobstant le profond respect à l'égard des victimes de cette catastrophe et leurs familles, Infrabel a fait appel de cette décision, afin que cette décision de justice ne détourne pas notre entreprise des priorités réelles en matière de sécurité.



SAINT-NICOLAS, PATRON DES ÉCOLIERS... ET DES PERSONNES RESPECTANT LE CODE DE LA ROUTE

Tradition oblige, le célèbre Saint a rencontré petits et grands à proximité de deux passages à niveau, l'un à Buggenhout, l'autre à Charleroi. Dans sa besace, il avait pris soin de glisser quelques douceurs chocolatées, qu'il a distribué en rappelant les règles de sécurité : si les barrières sont baissées, il est interdit de traverser les voies.

Accompagné du père fouettard et d'agents de Securail, il a malheureusement été le témoin de l'inconscience de certains. Malgré nos multiples campagnes de prévention, quatre infractions ont en effet été relevées à Buggenhout, sous le nez du grand homme qui n'en a pas cru ses yeux. Rouge de colère, il a naturellement sermonné les contrevenants, et les a privés de friandises !

Cette action s'inscrit dans le cadre de nos différentes initiatives destinées à sensibiliser le plus grand nombre au respect des règles fondamentales du code de la route. Parmi celles-ci, fin novembre, nous avons présenté nos nouveaux panneaux d'avertissement aux passages à niveau. Leur but ? Rappeler aux automobilistes de ne pas s'engager sur un passage à niveau sans avoir la certitude de le franchir rapidement.





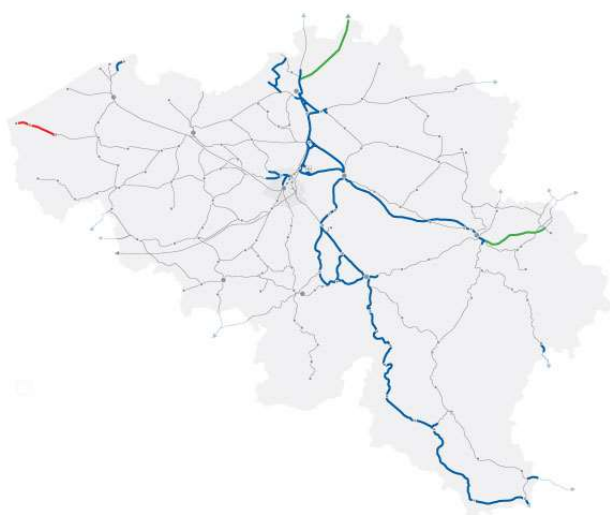
SIMIS-W : SYSTÈME D'ENCLenchement 100 % DIGITAL POUR NOTRE SIGNALISATION

Comme nous l'avons déjà mentionné dans le cadre des travaux à Bruxelles-Midi, nous poursuivons une politique de digitalisation de la signalisation. Année après année, le « tout relais » cède la place à un système informatisé. Le temps où des leviers devaient être positionnés - ou *enclenchés* - pour actionner les signaux est bientôt révolu. Aujourd'hui, pour poursuivre notre stratégie de sécurisation accrue de notre réseau, tout doit être digitalisé.

UNE ÉTAPE IMPORTANTE DANS LE CADRE DU DÉPLOIEMENT DE L'ETCS NIVEAU 2

Après des années de préparation et de tests, nos équipes ont doté la ligne-pilote entre Dixmude et Lichtervelde (L73) du système SIMIS-W, équipant déjà de nombreux *grills* dans tout le pays. Totalement informatisée, cette solution est le passage obligé pour permettre le déploiement de l'ETCS niveau 2 de notre infrastructure.

Avant que notre réseau soit entièrement équipé du système SIMIS-W, le défi, auquel sont confrontées nos équipes, est de faire subsister côte à côte l'ancien et le nouveau système d'enclenchement. Grâce à une bonne collaboration, tant en interne, qu'avec notre fournisseur, l'intégration a été couronnée de succès pour cette phase test. Une première réussite sur la ligne 73 qui ouvre la perspective d'une implémentation à plus large échelle dans tout le pays.



ETCS MASTERPLAN

	km en service	km déjà équipés	
ETCS1 FS	1.453	2.235	65 %
ETCS2	30	2.835	1 %
ETCS1 LS	0	1.187	0 %
ETCS1+2	142	142	100 %
Total	1.625	6.399	25 %





Environnement

La mobilité durable fait partie de notre ADN. Dans ce domaine, nous nous efforçons de renforcer notre engagement année après année. Notre préoccupation pour le climat et l'environnement joue un rôle dans chaque décision que nous prenons, en témoignent ces quelques exemples d'initiatives prises en 2019.

SOLUTIONS ALTERNATIVES AUX HERBICIDES

Infrabel mène plusieurs projets pilotes pratiques pour analyser la faisabilité des techniques alternatives et préventives sur les terrains ferroviaires. Différentes techniques sont testées dans ces projets pilotes : fauchage, débroussaillage, arrachage manuel, plantations qui demandent peu d'entretien, eau chaude et vapeur... Des techniques préventives sont également appliquées, notamment l'asphaltage ou l'installation de dalles en caoutchouc et de géotextile. Lors de l'utilisation de ces techniques, les conditions financières, techniques et opérationnelles qui les accompagnent sont évaluées dans leur ensemble. Il est prévu d'étendre l'implémentation dans les années à venir. Les zones naturelles vulnérables sont prioritaires à cet égard.

En raison de considérations écologiques et sanitaires, Infrabel souhaite réduire autant que possible son utilisation d'herbicides. Les pesticides ne sont actuellement plus utilisés qu'aux endroits où les mauvaises herbes ont un impact sur la sécurité du trafic ferroviaire, de nos employés et des voyageurs, et où aucune alternative n'est possible. À cet égard, nous respectons strictement les dispositions légales, en concertation avec les autorités régionales. Nous ne pulvérisons pas dans certaines zones vulnérables de protection de l'eau potable, dans les zones Natura 2000² et dans les zones VEN³.

² <https://www.natura2000.vlaanderen.be/> ou <http://biodiversite.wallonie.be>

³ Vlaams Ecologisch Netwerk :
<https://www.natuurenbos.be/beleid-wetgeving/beschermde-gebieden/ven-ivon/inleiding>



Infrabel participe aussi à des études internationales, notamment les projets HERBIE (Guidelines, State of the Art & Integrated Assessment of Weed Control and Management for Railways, achevée en 2018) et TRIS-TRAM (Translition STRategy on vegetAtion Management) de l'UIC.

Nous misons en outre fortement sur la sensibilisation de tous les partenaires impliqués. Afin d'informer le personnel technique et les entrepreneurs sur l'utilisation d'herbicides et sur l'application de techniques alternatives et préventives, des formations détaillées ont été organisées au printemps 2019. Une session supplémentaire pour le personnel technique a aussi été organisée durant l'été 2019. Ces formations ont été complétées par une vaste campagne d'information à l'intention de tous nos collaborateurs au printemps 2019.

ISO 14001 COMME FIL CONDUCTEUR

En 2017, de très nombreux sites Infrabel ont obtenu le certificat ISO 14001. Ces directives nous aident à réduire l'impact sur l'environnement et à gérer de manière respectueuse les ressources naturelles. Les sites certifiés ISO 14001 suivent certaines directives pour réduire la consommation d'eau et d'énergie dans les bâtiments, utiliser et stocker correctement les produits dangereux, trier correctement les déchets et informer et sensibiliser notre personnel.

La certification a lieu tous les trois ans, avec des audits de suivi annuels intermédiaires. Cette année, le deuxième audit de suivi s'est achevé avec succès - déjà une motivation supplémentaire pour la nouvelle certification en 2020 !



UNE PASSION POUR LA BIODIVERSITÉ

Tout comme les années précédentes, nous voulons toujours valoriser davantage la faune et la flore le long des chemins de fer. C'est ce que nous faisons notamment en faisant paître des chèvres et des moutons sur les bernes, en plantant des champs de fleurs, en menant des études écologiques... Pour ce faire, Infrabel travaille en collaboration avec différents partenaires, comme Natuurpunt, Natagora, l'ANB (Agentschap Natuur en Bos), le DNF (Département de la Nature et des Forêts) et Bruxelles Environnement, et participe activement au Green Deal Biodiversiteit⁴, une coopération avec le Gouvernement flamand sur un délai de 4 ans, pour stimuler la biodiversité via une gestion respectueuse de l'environnement et l'échange de bonnes pratiques.

⁴ Green Deal Biodiversiteit Vlaanderen : <https://www.lne.be/green-deal-bedrijven-en-biodiversiteit>



Tous les ans, Infrabel et les membres de son personnel remportent des prix, ce qui récompense les efforts de chacun.e. Cette année n'a pas échappé à cette règle.

INSPIRING WINNER AND PRACTICE 2010-2019 RISK MANAGEMENT AWARD

En décembre, notre département Procurement a remporté l'un des prestigieux Awards Peter Kraljic. Le prix obtenu récompense l'entreprise qui s'est le mieux distinguée entre 2010 et 2019. Parmi les nombreuses sociétés en compétition, Infrabel s'est donc vue décerner la plus haute reconnaissance, celle qui couronne « la meilleure d'entre toutes ».

Cette distinction consacre le travail de collaborateur.ice.s œuvrant trop souvent dans l'ombre. Rappelons que chaque année, Procurement attribue en moyenne 650 marchés. Il n'est pas vain de rappeler qu'à l'inverse des entreprises concurrentes, notre service d'achat, dont la particularité en tant qu'entreprise publique, est soumise au respect de règles très strictes. Le mérite en est d'autant plus appréciable.

FAIRTRADE@WORK

Grâce à notre politique d'achats responsables, nous avons remporté le prix Fairtrade@Work. Pour prétendre à un tel prix, nous avons évidemment dû répondre à certaines exigences, notamment en impliquant nos collaborateurs dans la démarche Fairtrade. Être gratifiés d'un tel prix, nous motive à poursuivre sur cette voie et à continuer de favoriser les achats responsables en faveur du commerce équitable. Pour rappel, le Fairtrade garantit aux producteurs un prix juste à l'achat de leur production, afin de pouvoir subvenir à leurs besoins, tout en leur permettant de développer des relations commerciales durables. Cette approche intègre ainsi une série de critères sociaux, économiques et écologiques.





LEARNING AWARD 2019

Lors de la 30ème HRM Night, Infrabel a obtenu le prix du Learning & Development Award d'Epsilon pour son Traineeship Program @ICT. Cet Award met à l'honneur des projets de formation et de développement innovants. Ce prix souligne les efforts d'Infrabel en vue d'attirer les jeunes recrues passionné.e.s par l'IT. Pour rappel, un « Traineeship » comporte une phase de découverte durant laquelle chaque nouvel.le arrivant.e découvre les métiers informatiques d'Infrabel à travers une série de formations et de visites (cabines de signalisation, Traffic Control,...). De plus, chaque nouveau.nouvelle collaborateur.rice est parrainé.e par un membre d'ICT qui partage ses propres expériences professionnelles, en vue de conseiller et encourager son.sa filleul.le.

BELGIAN CORPORATE VIDEO FESTIVAL

À chaque fois qu'il est possible, nous aimons souligner la présence croissante de collaboratrices au sein de l'entreprise. En juin, l'une de nos vidéos mettant en avant deux collègues a été primée au Belgian Corporate Video Festival. Le jury a été charmé par notre approche, mettant en avant l'authenticité, la spontanéité et le naturel des deux intervenantes, une technicienne caténaire et une conductrice d'engin de chantier.

NOTRE DATA PROTECTION OFFICER REMPORTE 4 PRIX

Katia Bodard nous a représentés lors de la conférence de l'European Association of Data Privacy Professionals à Urmond, aux Pays-Bas. Plusieurs prix étaient décernés à chacun des débats, afin de mettre à l'honneur les différents intervenant.e.s. Au cours de ces exercices, notre DPO s'est montrée particulièrement redoutable au point d'en remporter quatre !

PRIX DU MEILLEUR PORTE-PAROLE

Élu par un panel de journalistes et par ses pairs, Thomas Baeken a été consacré meilleur porte-parole de l'année durant la « Nuit du Porte-parole » (Nacht van de Woordvoerder). Après une carrière de journaliste, Thomas nous rejoint en septembre 2011 pour intégrer le service de presse. Depuis lors, avec l'aide de ses collaborateurs, il contribue avec enthousiasme à consolider la réputation de notre entreprise. Au moment de recevoir son prix, Thomas a surtout tenu à remercier l'ensemble des personnes qui, au sein d'Infrabel, le soutiennent et l'aident au quotidien afin d'informer les médias et la presse.





Diversité

Nous avons à cœur de défendre l'égalité des genres et de lutter contre toute forme de discrimination. Pour y parvenir, nous menons une politique en faveur de la diversité pour favoriser l'égalité des chances.

Chez Infrabel en effet, seuls le talent et la compétence comptent !

JOURNÉE INTERNATIONALE DES DROITS DES FEMMES ...

Pour célébrer la Journée internationale des droits des femmes, Luc Lallemand (CEO) a décidé de rappeler à tous les engagements d'Infrabel dans le domaine de l'égalité entre les hommes et les femmes. Pour y parvenir, il a publié une carte blanche dans les journaux L'Écho et De Tijd. Chez Infrabel, il souhaite voir le nombre de collaboratrices augmenter. En tant qu'entreprise publique, il a souligné une nouvelle fois qu'il est impératif de voir Infrabel refléter davantage la société, composée de plus de femmes (51 %) que d'hommes (49 %).

TRAINBOW EUROPE : INFRABEL ACCUEILLE LA CONFÉRENCE ANNUELLE

Début septembre, nous avons eu le plaisir d'accueillir la conférence annuelle de l'organisation Trainbow Europe. Cette structure représente la Communauté LGBT des chemins de fer de divers pays. Pour l'événement, le logo surplombant l'entrée de notre siège social s'est paré des couleurs du drapeau arc-en-ciel.

Au menu de cette rencontre de deux jours : un échange de bonnes pratiques, un débat sur les stéréotypes et leurs effets inconscients, et une série de témoignages. Ce fut l'occasion pour Luc Lallemand, CEO de l'entreprise, de rappeler à chacun son engagement pour la diversité et sa ferme opposition à toute forme de discrimination.

MIDI DU DÉVELOPPEMENT DURABLE : ÉGALITÉ DES GENRES

Notre entreprise et le monde changent. Depuis longtemps, nous menons une politique active en faveur de projets innovants et sociaux qui contribuent à un avenir durable. L'entreprise vise également à favoriser la diversité en son sein, source d'enrichissement. Pour stimuler le débat, une solution est d'offrir la parole aux collaborateurs d'Infrabel et à des acteurs extérieurs. Grâce à l'expérience de ces derniers, chacun.e et chacun peut enrichir sa réflexion et faire évoluer les choses. C'est l'objectif des nouveaux Midi du Développement Durable. Cette première session a été notamment marquée par la présence du vice-premier ministre Alexander De Croo. Celui-ci a tenu à rappeler à quel point il est important de soutenir toutes les initiatives en vue d'offrir aux femmes un traitement égal à celui des hommes.

DES INVITÉS DE MARQUE

Le thème de ce premier rendez-vous portait sur la manière de favoriser la diversité et l'égalité entre les hommes et les femmes au sein de l'entreprise. Pour animer le débat, deux invités du monde de l'entreprise se sont joints à Luc Lallemand. C'est ainsi que Nele Van Malderen de Proximus (Strategic Advisor to the CEO/Proximus) et Frédéric Demars (Senior Vice President Human Resources/STIB) ont exposé leur point de vue. Ils ont profité de l'occasion pour évoquer les défis semblables aux nôtres, auxquels leurs entreprises sont confrontées.

Ces deux entités ont en effet une taille plus ou moins identique à celle d'Infrabel. De plus, comme nous, elles sont à la recherche de nombreux techniciens, ingénieurs et informaticiens. Au final, elles sont confrontées à des problèmes de recrutement : les postes restent vacants faute de candidats. À cette difficulté, se greffe une seconde : les métiers en pénurie comptent moins de femmes que d'hommes. La difficulté est donc d'améliorer la représentation des femmes dans l'entreprise alors, que dans le même temps ... peu de femmes présentent leur candidature !

A la suite de ce débat, une conclusion s'impose. Sans politique active visant à améliorer la représentativité des femmes dans l'entreprise, aucun progrès ne peut être envisagé. Ce point a été répété par chaque orateur.

Le débat a souligné quelques priorités essentielles pour favoriser l'égalité des genres. Parmi celles-ci, lutter contre la différenciation en matière de rémunération, d'embauche et de gestion de carrière apparaît comme une absolue nécessité.



2. POSITIONNEMENT DU GROUPE

En février 2019, le SSICF a retiré la licence de Captrain Belgium. Fin novembre 2019, l'entreprise ferroviaire EuroCargoRail (ECR) faisant partie du groupe DB Cargo a décidé de ne plus prolonger son certificat de sécurité B en Belgique. Ainsi, il reste 10 opérateurs fret agréés sur le réseau belge : Lineas, CFL Cargo, Crossrail, DB Cargo Rail Nederland, Europorte, RailTraxx, Rotterdam Rail Feeding, SNCF Fret, Rurtalbahn Cargo Nederland et HSL Polska.

Dans le secteur du transport de voyageurs, Infrabel totalisait trois clients : SNCB, Eurostar France et Thi-Factory (Thalys). À la fin de l'année, Infrabel comptait donc 13 clients, tous domaines confondus.

L'activité des entreprises ferroviaires (incl. associations touristiques⁵ et organisme notifié) pour l'année 2019, qui s'exprime en train-kilomètres effectifs⁶ et noneffectifs, a légèrement diminué par rapport à 2018 pour atteindre **109,48 millions de train-kilomètres**. Cette légère diminution (- 0,34 %) s'explique principalement par la baisse du nombre de train-kilomètres effectifs des secteurs voyageurs nationaux et marchandises.

Le nombre total de train-kilomètres effectifs pour l'ensemble des segments (excl. associations touristiques et organisme notifié) s'élevait à **99,60 millions de trains-kilomètres**, soit une faible diminution de - 0,79 % en 2019.

Pour le segment du trafic voyageurs national (excl. associations touristiques et organisme notifié), le nombre de train-kilomètres effectifs a légèrement diminué (1 %) pour atteindre **80,85 millions de train-kilomètres**. Cette évolution s'explique notamment par l'impact marginal de l'indisponibilité du réseau (ex : travaux, incidents, ...) pendant l'année, ainsi que l'adaptation de l'offre durant les jours d'actions sociales (Service Minimum).

En ce qui concerne le trafic voyageurs international, le nombre de train-kilomètres effectifs en 2019 a augmenté pour atteindre **5,65 millions de trains-kilomètres**, soit 1,97 % de plus que l'année précédente.

En 2019, le nombre de train-kilomètres effectifs du segment de trafic marchandises a atteint **13,1 millions de train-kilomètres**, soit - 0,62 % de moins par rapport à 2018.

Le montant total de la redevance d'utilisation⁷ de l'infrastructure ferroviaire (incl. associations touristiques et organisme notifié) a atteint **781,17 millions €**, soit une hausse de 2,74 % par rapport à l'année précédente. Les deux raisons principales de cette hausse de redevance sont à attribuer d'une part à l'indexation des prix (+ 2,35 %) appliquée par Infrabel conformément aux prescrits légaux en la matière et d'autre part, à l'accroissement du nombre de train-kilomètres effectifs du trafic voyageurs international.

⁵ Une association touristique est une organisation qui bénéficie d'un statut particulier pour effectuer des parcours limités sur l'infrastructure ferroviaire dans le cadre des activités touristiques qu'elle organise. Il importe de préciser que plus aucune association touristique ne circule sur notre réseau ferroviaire depuis 2017.

⁶ Un train-km effectif est un train-kilomètre qui a réellement été effectué par un train sur le réseau. Un train-km non effectif est un train-kilomètre réservé par une entreprise ferroviaire, mais qui n'a pas été utilisé.

⁷ Il s'agit du montant de la redevance "YourMoves" effective et noneffective incluant les coûts administratifs (AK). Il convient de souligner que depuis la Décision D-2015-11-S du 15 octobre 2015 du Service de Régulation du Transport ferroviaire et de l'Arrêt de la Cour d'appel du 30 novembre 2016, Infrabel a été dans l'obligation d'abandonner la facturation forfaitaire du produit « YourShunts ». Dès lors, l'entreprise s'est vue contrainte de n'appliquer qu'exclusivement l'utilisation de la formule légale. Néanmoins, vu l'impossibilité technique d'appliquer cette formule, le Comité de direction du 17 janvier 2017 a décidé de ne plus facturer l'utilisation des capacités locales (YourShunts) aux entreprises ferroviaires (EF) jusqu'à ce qu'une autre solution soit mise en place.

3. ÉVÉNEMENTS IMPORTANTS SURVENUS APRÈS LA CLÔTURE DE L'EXERCICE

GO!, UNE MISE EN PLACE PROGRESSIVE

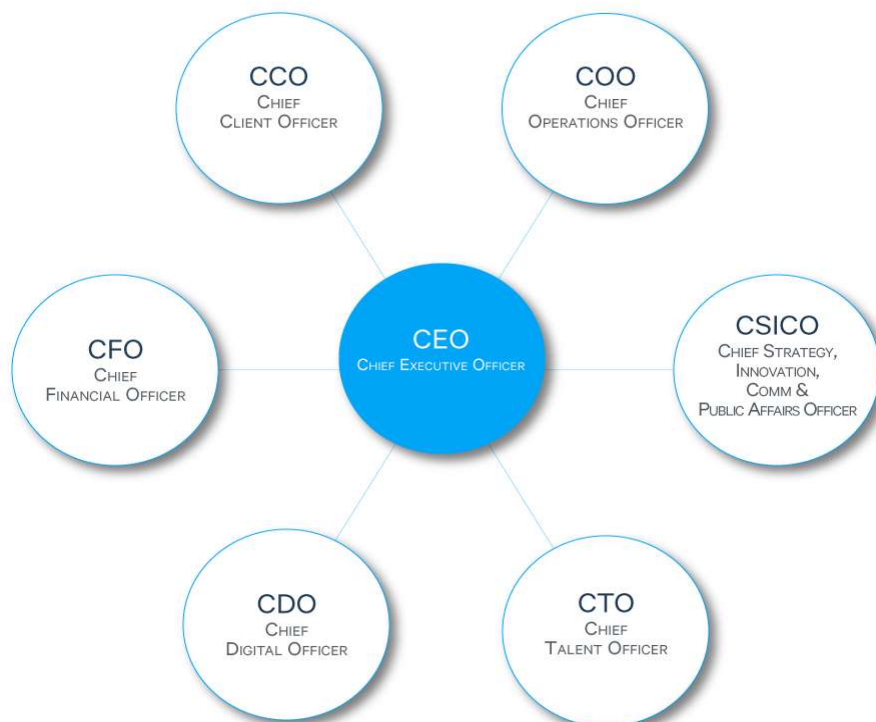
Avec le nouveau plan stratégique GO!, une nouvelle structure d'organisation de l'entreprise sera progressivement mise en place d'ici 2021. Dans ce cadre, les fonctions de CCO et COO ont vu le jour au 1^{er} janvier 2020.

Le 16 décembre 2019, le Conseil d'administration a ainsi approuvé la nomination de Mme Ann Billiau en tant que Chief Client Officer (CCO). Chargée de mettre nos clients au centre des décisions internes, elle a pour mission de rester à leur écoute pour répondre au mieux à leurs attentes actuelles et futures.

Le même jour, M. Jochen Bultinck a été désigné en tant que Chief Operations Officer (COO). Dans un premier temps, sa tâche est d'améliorer la gestion quotidienne du réseau, en concertation avec le CEO. Il apporte notamment son expertise en vue d'adapter l'organisation des travaux et de favoriser les synergies entre les deux directions Asset Management et Traffic Management & Services. À terme, il devra mettre en œuvre la consolidation des activités d'Asset Management, de Build et de Traffic Operations.

Avec ces deux fonctions et les personnes qui les incarnent, il est aujourd'hui possible d'analyser nos processus sous un nouvel angle en vue d'apporter une série de propositions innovantes quant à nos activités, tant d'un point de vue opérationnel que commercial.

Durant un an, la CCO et le COO vont examiner la situation de l'entreprise en vue de proposer des mesures concrètes, afin de nous donner les moyens d'offrir un nouvel élan à la mobilité durable en Belgique.



NOMINATION D'UN.E CEO

Après 15 années passées à la direction de l'entreprise et en fin de mandat depuis novembre 2019, M. LucALLEmand a décidé de mettre un terme à sa mission d'administrateur délégué d'Infrabel. Cette décision a été rendue publique le 6 janvier 2020 et M.ALLEmand a quitté l'entreprise le 29 février, à minuit.

Le 25 février, le Conseil d'administration a décidé de nommer Mme Ann Billiau comme CEO ad intérim, tout en conservant ses compétences de Chief Client Officer.

Mme Billiau a pris le rôle de CEO ad intérim le 1er mars 2020 et cette nouvelle fonction lui a été confiée le temps de voir le nouvel administrateur délégué entré en fonction et nommé par le gouvernement fédéral. Dans le même temps, afin de respecter les prescriptions légales imposant la présence de deux membres francophones au sein du Comité de direction, M. Eric Mercier a été nommé ad intérim membre de ce dernier. Il conserve également sa fonction (Chief Digital Officer).

À l'heure où ce Rapport annuel consolidé a été finalisé, le gouvernement fédéral n'a pas encore procédé à la nomination d'une personne au poste de CEO.

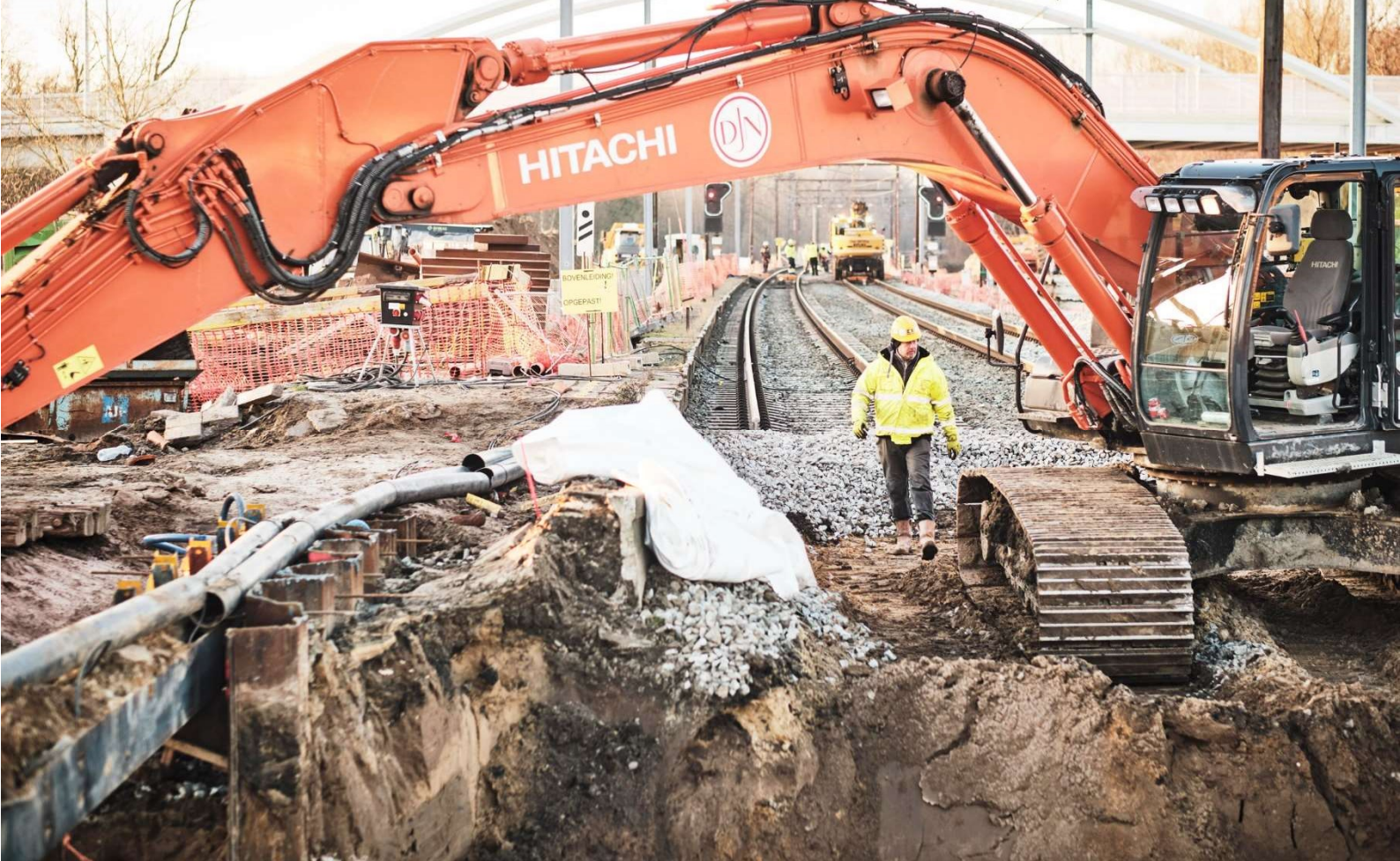
CRISE SANITAIRE DU COVID-19

En janvier 2020, la Chine a été touchée par une épidémie due au COVID-19. Après la Chine, l'épidémie a touché l'Europe et la Belgique. Les autorités publiques, notamment à travers le gouvernement fédéral, ont en mars 2020 pris des mesures en vue d'endiguer la propagation du virus au sein de la population. Ces mesures nécessaires auront un impact important sur l'économie belge et sur les finances de l'État.

Cet impact est important sur la société mais également pour Infrabel. L'entreprise s'est pendant la période de crise concentrée sur les travaux essentiels. Les effets précis tant sur les activités et la replanification des travaux que sur les finances, doivent encore être évalués. Il est impossible de les anticiper au moment de rédiger ce rapport annuel. Il est cependant clair que cet événement survenu après la clôture de l'exercice ne donne pas lieu à des modifications des montants dans les comptes consolidés 2019, mais aura un impact sur les comptes consolidés 2020.

Par ailleurs, à mesure que la situation relative au Coronavirus se dégradait, la SNCB et Infrabel ont été confrontées à une forte croissance des taux d'absentéisme pour maladie au sein de leurs personnels. De telle sorte que les deux entreprises ont été contraintes de diminuer leur offre afin d'assurer la continuité de nos lignes essentielles et d'offrir un service des trains d'intérêt national correspondant à 56,2% de l'offre normal de trains et à environ 75% du nombre de places offertes habituellement. Au moment de rédiger ce rapport annuel, la baisse de trafics en matière de fret était de 12,3% et en trafic international de 85,8%. Cette diminution de la demande de trafic, quelle qu'en soit l'ampleur, aura inévitablement des conséquences sur Infrabel et sa situation financière. Aussi longtemps que la crise causée par le Coronavirus continue, l'État pourrait être appelé à prendre d'autres mesures qui pourraient également avoir des conséquences pour Infrabel.

Vu que l'Etat fédéral est actionnaire à 99,3% d'Infrabel et que la loi prévoit que l'Etat fédéral doit prendre les mesures appropriées si, sur une période de maximum 5 ans, les revenus d'Infrabel ne couvrent pas les charges liées à l'infrastructure ferroviaire, le Conseil d'administration d'Infrabel est d'avis que la crise COVID-19 ne compromet pas la continuité d'Infrabel et que l'application des règles d'évaluation dans l'hypothèse de continuité reste justifiée.



4. CIRCONSTANCES SUSCEPTIBLES D'AVOIR UN IMPACT CONSIDÉRABLE SUR LE DÉVELOPPEMENT DES ENTREPRISES

PLAN NATIONAL ÉNERGIE CLIMAT

Après son adoption en Conseil des ministres le 28 novembre, l'État fédéral et les trois Régions se sont accordés sur le grand Plan national énergie Climat (PNEC) 2021-2030. Ce document ayant dû être remis à la Commission européenne pour le 31 décembre au plus tard, reprend les contributions de chaque entité et comprend cinq volets : mobilité, bâtiments, énergie, financement et mesures horizontales.

Ce plan vise une réduction de 35 % émissions de gaz à effet de serre pour la Belgique. Il précise également la contribution nationale à l'objectif européen de minimum 32 % d'énergie renouvelable à l'horizon 2030. Il est à noter que les objectifs européens, comme les critères devant être respectés par les états-membres, sont susceptibles d'être adaptés par la Commission de Mme Ursula von der Leyen. Cette dernière s'est engagé à offrir à l'Union européenne de grandes ambitions environnementales. À l'ouverture de la session plénière du Parlement européen, la nouvelle présidente s'est en effet par exemple exprimée en faveur d'une révision à la hausse des objectifs, avec pour souhait de voir les émissions de CO₂ être réduites de 50 %, voire 55 %, d'ici à 2030.

Au niveau ferroviaire, le PNEC reprend une série de mesures :

- Achèvement du RER complet en 2031;
- L'équipement complet du réseau de l'ETCS ;
- L'achat de nouveau matériel roulant ;
- Plusieurs travaux d'infrastructure visant la modernisation et l'augmentation de la capacité sur certains axes ;



- L'engagement de l'autorité fédérale à étudier – en concertation avec la SNCB et Infrabel – l'offre ferroviaire à mettre en place à moyen terme avec pour objectif de dégager un consensus sur la manière d'exploiter le réseau dans le futur et de fixer sur la base de l'offre à venir les investissements prioritaires à réaliser au niveau des infrastructures ;
- Une réflexion sur la réduction des coûts de l'électricité utilisée pour le transport par chemin de fer (ETS, surcharges fédérales et régionales...) ;
- Une stimulation de la multimodalité ;
- Des études sur la possibilité d'exploiter des lignes avec des trains à hydrogène ou d'équiper des automotrices électriques avec des batteries pour couvrir de courtes distances sur des lignes non-électrifiées ;
- Favoriser le rail pour le transport de marchandises pour le faire passer de 12% du total à 20% en 2030 ;

Les budgets nécessaires pour réaliser ces mesures sont estimés à 35 milliards € pour la période 2021-2030. Pour autant, le PNEC ne signifie pas que ces montants soient acquis et validés.

Outre les aspects ferroviaire, Infrabel est également impactée par l'objectif de « neutralité énergétique et climatique des bâtiments publics fédéraux pour 2040 ». À l'heure actuelle, les mesures concrètes concernant cet aspect ne sont pas encore définies.

BREXIT : PROCESSUS D'ADOPTION DU *WITHDRAWAL AGREEMENT*, SCELLANT LE RETRAIT DU ROYAUME-UNI

Suite à la démission de M^{me} Theresa May, M. Boris Johnson a été nommé Premier Ministre le 23 juillet 2019. Le 28 octobre, le Conseil européen a accepté un nouveau report du Brexit au 31 janvier 2020. Les conditions exactes dans lesquelles se déroulera le Brexit dépendront du vote au Parlement britannique prévu pour janvier 2020..

Au niveau des fournisseurs, Infrabel sera peu impacté, l'entreprise ayant peu de partenaires britanniques. À court terme, il n'y aura pas non plus d'impact sur notre relation avec Network Rail via les organisations professionnelles européennes et internationales (EIM, UIC, etc.). Les conséquences seront également limitées pour le fonctionnement du Rail Freight Corridor North Sea - Mediterranean (RFC NSM) qui passe par le Royaume-Uni.



AGRÈMENT DE SÉCURITÉ

En 2018, Infrabel a obtenu la prolongation de son agrément de sécurité par l'autorité nationale de sécurité SSICF. Ce nouvel agrément de sécurité est valable jusqu'en 2023 et est basé sur le Règlement UE 2010/1169.

PROTECTION DES TRAVAUX PAR LA PROCÉDURE S 460 (POUR EMPIÈTEMENT DE TYPE II DANS LE GABARIT DES OBSTACLES)

Le Service de Sécurité et d'Interopérabilité des Chemins de Fer (SSICF) a formellement clôturé la non-conformité concernant la procédure S460 le 31/12/2018.

Cette recommandation a été clôturée grâce aux mesures supplémentaires prises par Infrabel pour réduire encore davantage le risque d'empiètement de type II.

Ces mesures ont été définies dans la circulaire 20 I-AM/2018.

Infrabel continue à surveiller le respect de cette circulaire et l'utilisation de la matrice des risques de manière permanente, via des contrôles de première ligne.

Afin de faciliter encore plus le suivi des recommandations et audits du SSICF, Infrabel a également mis en place un système de surveillance numérique dans RailReport.



LES DÉCISIONS EUROPÉENNES

D'un point de vue politique, 2019 était placée sous le signe des élections européennes, ce qui explique qu'il n'y ait pratiquement pas de nouvelles initiatives à signaler sur le plan stratégique.

En 2019, le collège sortant de la Commission Juncker a surtout mis l'accent sur l'entrée en vigueur du pilier technique du quatrième paquet ferroviaire, qui prévoit une importante redistribution des compétences entre les autorités nationales de sécurité (SSICF en Belgique) et l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer (ERA). Vu que la Belgique a décidé de ne faire entrer en vigueur le quatrième paquet ferroviaire qu'à partir du 16 juin 2020, il n'est pas encore possible d'en évaluer l'impact sur Infrabel et sur le système ferroviaire belge.

Les élections européennes du 26 mai 2019 annonçaient également une nouvelle législature pour le Parlement européen et la Commission européenne.



À la suite de l'écartement de plusieurs candidats commissaires et du retard des audiences avec de nouveaux candidats commissaires, la nouvelle Commission européenne n'a pu commencer qu'au 1^{er} décembre 2019 (au lieu du 1^{er} novembre 2019). Dans le nouveau collège, Mme Adina Valean (European People's Party, EPP) obtient la compétence du Transport.

Excepté des informations générales sur le Masterplan global « European Green Deal », nous n'en savons encore que très peu sur les intentions stratégiques du nouveau Collège des commissaires européens.

Plusieurs réformes opérationnelles, pour la plupart en vue de promouvoir le transport international de marchandises via les Rail Freight Corridors, méritent d'être mentionnées :

- Dans le cadre du projet pilote « Redesign of the international Timetabling process » (TTR) sous la direction de RailNetEurope (RNE), Infrabel et ProRail ont publié pour la première fois en août 2018 la capacité « Rolling Planning » pour l'axe Rotterdam – Anvers.
- En 2019, deux des trois corridors marchandises (RFC – Rail Freight Corridor) dont Infrabel fait partie, ont effectué des simulations pour tester leurs « International Contingency plans » (plans de contingence internationaux), et les corriger si nécessaire. En mai 2019, les ministres des pays concernés par les RFC Rhine-Alpine et RFC North Sea – Mediterranean, ont évalué les mesures de la « Declaration on international contingency management » de 2018 dans le but d'améliorer l'efficacité et de veiller à ce que les deux corridors puissent être de dignes alternatives en cas d'incident. L'accent sera également mis davantage sur l'amélioration de la ponctualité et de la fiabilité.
- Sur le RFC North Sea – Baltic, les travaux s'inscrivaient dans le cadre de la future extension du corridor vers la Lettonie et l'Estonie au plus tard pour novembre 2020.

Infrabel aspire à une implication constructive dans la réalisation d'un espace ferroviaire européen unifié, bénéfique pour les clients. Cela se traduit notamment par une participation active dans les organisations européennes qui défendent les intérêts des gestionnaires d'infrastructure européens en Europe. C'est à cet effet que M. Luc Lallemand s'est porté candidat à la présidence de l'European Rail Infrastructure Managers (EIM), et qu'il a été élu unanimement par ses collègues le 19 novembre 2019.

En outre, en mai 2019, le mandat de Mme Ann Billiau au « Management Board » de RNE a également été prolongé pour une durée de 2 ans.





5. RISQUES AUXQUELS LE GROUPE EST EXPOSÉ

L'arrêté royal du 25 décembre 2016 fixant les règles provisoires valant pour contrat de gestion et les dotations d'Infrabel pour les années 2017-2020 a entériné les économies à réaliser par Infrabel au cours de la période, à savoir une diminution du montant total de subsides de 33% par rapport au Contrat de gestion 2014 et au plan pluriannuel d'investissement 2013-2025.

Lors de la confection de son plan d'entreprise 2017-2020, validé en date du 30 mai 2017 par son Conseil d'administration, Infrabel a pris toutes les mesures possibles afin de limiter l'impact de la réduction des moyens financiers à sa disposition sur sa clientèle.

Grâce à la mise en œuvre de nombreux programmes de transformation, Infrabel a pu poursuivre son programme d'économies sur les charges d'exploitation. Ainsi, l'entreprise poursuit la ligne directrice prise en termes de réduction de personnel avec 10.264 ETP prévus fin 2020 contre 12.045 ETP fin 2014. Cette réduction n'est en effet possible que grâce à l'implémentation de programmes d'augmentation de la productivité tel que réalisé dans le cadre de la concentration des cabines de signalisation, en promouvant le regroupement des collaborateurs dans un nouveau modèle de travail (télétravail, I-WOW), ou encore en renégociant certains des contrats d'entretien.

L'effort réalisé sur les dépenses d'exploitation a permis à Infrabel de préserver au maximum les investissements réalisés notamment en vue de préserver le maintien du réseau. Infrabel tient à cet égard l'engagement pris de préserver l'exploitabilité de l'ensemble des lignes ferroviaires principales et de maîtriser l'apparition d'avis de ralentissement temporaire sur le réseau.

Comme expliqué au sein du plan d'entreprise 2017-2020 et confirmé dans les différents budgets d'investissement jusqu'alors, il reste toutefois essentiel d'amorcer un rattrapage du retard de renouvellement dès 2021 sans quoi il sera impossible d'éviter une détérioration du service offert à la clientèle que ce soit en termes de qualité de service ou de quantité suite à une mise hors service potentielle de parties d'infrastructure.





L'audit Phoenix sur l'état du réseau, dont l'objet était de dresser un constat sur l'état des actifs du réseau et d'évaluer les besoins techniques et financiers nécessaires au maintien du réseau, confirme qu'il est indispensable de réinvestir dès que possible dans le réseau. Selon cet audit, le besoin annuel moyen supplémentaire en dotation classique d'investissement pour le renouvellement des infrastructures par rapport à celui prévu sur la période 2016-2020 devrait être 99 millions d'euros par an plus élevé sur la période 2018-2022. Les moyens ont cependant d'ores et déjà été limités entre 2018 et 2020 par rapport au besoin. En outre, un plafonnement des moyens alloués à l'entretien du réseau ne permettra pas aux équipes de limiter l'impact d'un sous-investissement, précipitant l'apparition des premières conséquences de l'éventuel plafonnement des dotations au niveau de 2020 sur le réseau dès 2021.

Infrabel ne bénéficie par ailleurs d'aucune certitude quant aux dotations dont elle bénéficiera au-delà de 2020, d'autant plus en présence d'un gouvernement en affaires courantes vis-à-vis duquel elle ne peut négocier une hausse des dotations qui lui sont allouées. Cette incertitude quant à la place accordée au rail dans les budgets étatiques impacte la planification à court terme, mais rend également difficile la définition d'objectifs à plus long terme.

En outre, les résultats auxquels s'est engagée l'entreprise à horizon 2020 étaient jusqu'alors défini au sein d'un plan d'entreprise 2017-2020 validé par le Conseil d'administration d'Infrabel et par son Ministre de tutelle. Afin de préserver les investissements, il avait été décidé de réaliser un transfert depuis la dotation d'exploitation vers la dotation classique d'investissement de l'ordre de 30 à 40 millions d'euros annuellement. Sur cette période, le plan autorisait donc l'atteinte d'un EBT négatif annuellement à hauteur de ces montants. L'impact de cette décision sur l'évolution de la dette d'Infrabel avait été évalué et avait conduit à la définition d'un plafond de la dette de l'entreprise à hauteur de 2.150 millions d'euros. Le maintien voire l'amélioration de sa dette au niveau actuel est essentiel pour Infrabel afin de préserver son rating financier et d'éviter ainsi l'accroissement des charges financières liées à la dette et au futur préfinancement RER. En vue de respecter ce plafond et de maintenir, voire d'améliorer sa dette, Infrabel doit dès lors revenir à un EBT nul au cours des années à venir. En cas d'arbitrage sur l'exploitation en vue de revenir à l'équilibre, la réduction des budgets qui y sont alloués mènerait irrémédiablement à l'impossibilité de garantir la continuité d'exploitation du réseau. Il serait donc nécessaire d'accroître la dotation d'Infrabel de l'ordre de 30 à 40 millions d'euros. Sans l'obtention d'une dotation complémentaire, Infrabel devrait demander à réaliser le transfert inverse à celui mis en œuvre dans le plan 2017-2020 et procèderait à des arbitrages complémentaires sur les investissements, risquant ainsi d'aggraver une situation déjà difficile pour le maintien du réseau.

En ce qui concerne le Plan Stratégique Pluriannuel d'Investissement (PSPI) conclu en date du 5 octobre 2018, un premier reforecast a été réalisé au cours de l'année 2019 et montre de premières évolutions significatives des plannings et budgets pour certains projets. L'obtention de subsides européens, les délais de délivrance de permis, l'inflation ou encore la conjoncture sont autant d'éléments qui impactent leur mise en œuvre. En conséquence, les annexes aux différents accords de coopération devraient être revus afin d'intégrer ces changements. Par ailleurs, la clé régionale étant impactée, plusieurs mesures devraient être activées afin de rester dans le tunnel de clé régionale défini au sein des accords de coopération. Cela pourrait entre autres impliquer une révision de l'allocation de la contribution fédérale propre au PSPI entre projets ou la sollicitation de l'activation du préfinancement RER auprès de la Région wallonne de manière anticipée.

Décembre 2020 marque par ailleurs le début de l'application de la nouvelle formule de redevance d'infrastructure, en conformité avec les exigences européennes en la matière. Il existe par conséquent un risque de déviation de la redevance réelle par rapport aux estimations théoriques réalisées lors des exercices budgétaires.

Enfin, 2019 s'est conclue sur une condamnation d'Infrabel en première instance dans le cadre du jugement relatif à l'accident du 15 février 2010 à Buizingen. Bien que ce choix ait été extrêmement difficile à poser, les éléments repris dans le verdict ne laissent d'autre possibilité à Infrabel que d'aller en appel de ce verdict tant la mise en œuvre des mesures d'amélioration de la sécurité du trafic identifiées risqueraient d'impacter de manière considérable le rôle du rail au sein de la mobilité belge. Infrabel espère que le résultat de cet appel





lui permettra de bénéficier d'une révision des contraintes complémentaires découlant du premier verdict et de garantir ainsi la continuité d'exploitation du réseau.

Contractuellement, l'investisseur privé dans le projet du Diabolo a le droit de mettre fin prématurément au partenariat public-privé (PPP) si le nombre de voyageurs sur une période de douze mois reste fort en dessous des attentes. L'aéroport national a continué à voir le nombre de voyageurs augmenter en 2019. Par conséquent, les conditions pour mettre fin prématurément au partenariat ne sont pas remplies.

Infrabel a plusieurs litiges juridiques importants en cours, principalement en raison d'accidents de trains et de réclamations d'entrepreneurs, et a pour cela constitué les provisions nécessaires.

À la suite d'un contrôle fiscal chez HR Rail, Infrabel a remboursé en 2015 une partie des recettes provenant de certaines exonérations de précompte professionnel reprises dans la déclaration de précompte professionnel 2013. En 2017, l'autorité de tutelle a cependant réagi positivement à la demande d'Infrabel de régulariser cette situation via les dotations d'exploitation, vu que la neutralité de la législation relative au plan de relance économique pour le résultat financier d'Infrabel n'a pas été respectée. Le délai de prescription ayant expiré en 2019, la provision pour l'année d'imposition 2014 a été annulée. Par précaution, la provision constituée pour l'année d'imposition 2015 est maintenue.



6. RECHERCHE ET DÉVELOPPEMENT

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



7. FILIALES

Fin 2019, Infrabel dispose de cinq filiales dans lesquelles elle détient une participation majoritaire :

- TUC RAIL SA, active en matière d'études et de travaux d'infrastructure ferroviaire ;
- le Centre de Créosotage de Bruxelles SA, actif dans le domaine de l'imprégnation de traverses (51%) ;
- SPV Brussels Port SA ;
- SPV Zwankendamme SA ;
- SPV 162 SA⁸.

Le 29 juin 2018, Infrabel a acheté les parts de l'autre actionnaire d'AlphaCloud SA. Cette transaction a augmenté le pourcentage de contrôle d'Infrabel dans AlphaCloud SA de 50% à 100%, grâce à quoi Infrabel a obtenu la pleine autorité sur la filiale. Le 11 septembre 2018, le Conseil d'administration d'Infrabel a décidé de fusionner AlphaCloud avec Infrabel par la liquidation sans dissolution d'AlphaCloud SA. Le 27 novembre, le Conseil d'administration d'Infrabel a approuvé la proposition commune de fusion simplifiée par absorption. La fusion a eu lieu le 10 janvier 2019. D'un point de vue fiscal et comptable, cette fusion prenait cours le lundi 31 décembre 2018 à minuit. La fusion a été dictée par les possibilités de synergie entre les deux entreprises, tant sur le plan opérationnel que financier. Cette fusion répond également à la demande du gouvernement fédéral de rationaliser le nombre de filiales.

Infrabel possède, en outre, des participations diverses dans :

- HR Rail SA de droit public qui, conformément à l'arrêté royal du 11 décembre 2013, est l'employeur juridique de tous les membres du personnel ;
- La Greensky CVBA et la SPS Fin CVBA, toutes deux créées dans le cadre de projets d'énergie alternative ; et
- l'ASBL Liège Carex, qui réalise des études sur la construction d'un terminal trimodal (air, TGV et route) à Liège Airport.

⁸ Les trois SPV sont des sociétés de projet créées par l'ex SNCB-Holding dans le cadre du préfinancement de plusieurs projets d'investissement par les Régions.



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

- le GEIE Rail Freight Corridor North Sea - Mediterranean ;
- le GEIE Corridor Rhine-Alpine ;
- le GEIE North Sea – Baltic Rail Freight Corridor.

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

Via ses filiales, Infrabel hérite également de participations indirectes dans les entreprises suivantes :

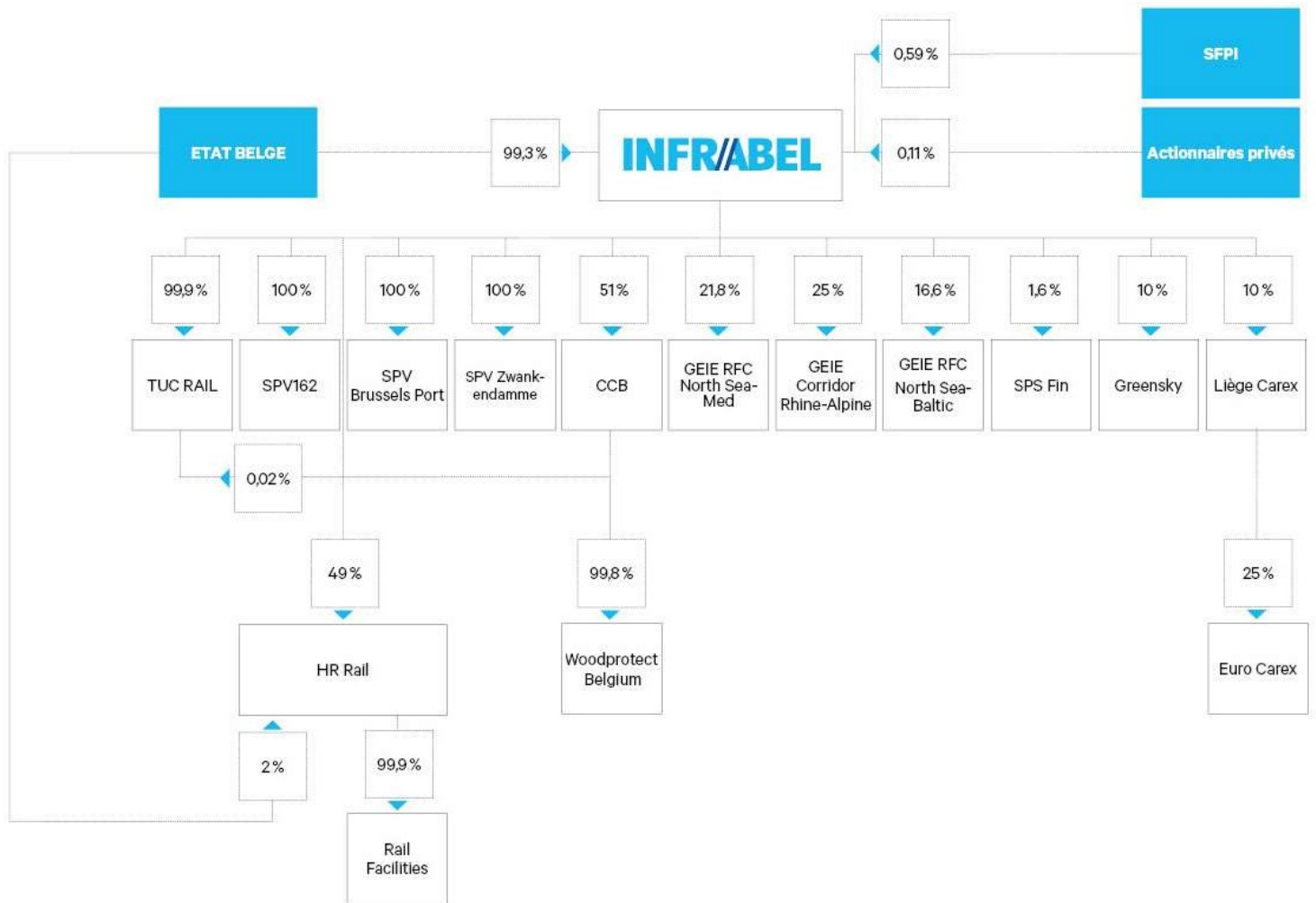
- Woodprotect Belgium SA, active dans le domaine du créosotage et du traitement de traverses, en ce compris le traitement des traverses usagées;
- Rail Facilities SA, exerçant des activités de « procurement » en faveur des membres du personnel actifs ou pensionnés d'Infrabel, de la SNCB ou de HR Rail, ainsi qu'en faveur des membres de leur famille ;
- L'AISBL Eurocarex, dont l'objectif est de promouvoir la création d'un service de fret ferroviaire à grande vitesse connecté aux plateformes aéroportuaires au sein des pays de l'Union européenne.

Vous trouverez ci-dessous le récapitulatif des participations d'Infrabel avec le pourcentage de détention.

Société	Pourcentage de détention		
	Direct	Indirect	Total
TUC RAIL SA	99,98 %	0,02 %	100,00 %
SPV 162 SA	100,00 %		100,00 %
SPV Zwankendamme NV	100,00 %		100,00 %
SPV Brussels Port SA	100,00 %		100,00 %
CCB SA	51,00 %		51,00 %
Woodprotect Belgium NV		50,94 %	50,94 %
Corridor Rhine-Alpine GEIE	25,00 %		25,00 %
Rail Freight Corridor North-Sea Med GEIE	21,80 %		21,80 %
North Sea-Baltic Rail Freight Corridor GEIE	16,67 %		16,67 %
HR Rail SA de droit public	49,00 %		49,00 %
Rail Facilities SA		49,00 %	49,00 %
SPS Fin CVBA	1,58 %		1,58 %
Greensky CVBA	10,00 %		10,00 %
Liège-Carex ASBL	10,00 %		10,00 %
Eurocarex AISBL		2,50 %	2,50 %

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





DONNÉES FINANCIÈRES





1. COMPTE DE RÉSULTAT

	31/12/2019	31/12/2018
Chiffre d'affaires	1.020.364.323,92	1.001.755.021,75
Dotation d'exploitation	101.696.360,93	107.878.983,40
Production immobilisée	454.721.075,44	469.980.051,57
Autres produits d'exploitation	21.865.659,00	11.656.791,75
Produits d'exploitation avant subsides en capital	1.598.647.419,29	1.591.270.848,47
Approvisionnements et marchandises	-237.627.168,16	-242.330.596,51
Services et biens divers	-1.260.353.120,96	-1.249.817.036,81
Frais de personnel	-56.283.609,40	-51.736.412,87
Autres charges d'exploitation	19.514.606,03	-8.507.867,30
Charges opérationnelles avant amortissements et pertes de valeur	-1.534.749.292,49	-1.552.391.913,49
Résultat d'exploitation avant subsides en capital, amortissements et pertes de valeur	63.898.126,80	38.878.934,98
Subsides en capital	664.347.827,59	679.505.527,51
Amortissements et pertes de valeur	-695.310.857,24	-699.882.164,02
Résultat d'exploitation	32.935.097,15	18.502.298,47
Produits financiers	174.492.463,20	252.018.446,62
Charges financières	-173.847.013,33	-227.321.861,29
Quote-part dans le résultat des entreprises mises en équivalence	339.889,73	546.305,18
Résultat avant impôts	33.920.436,75	43.745.188,98
Charges d'impôts sur le résultat global	-948.690,05	-1.188.663,19
Résultat de l'exercice	32.971.746,70	42.556.525,79
Ecarts actuariels sur les engagements postérieurs à l'emploi	-19.618.474,92	1.566.016,38
Quote-part dans les autres éléments du résultat global des participations consolidées selon la méthode de mises en équivalence	-1.682.799,98	51.865,96
Ajustements à la juste valeur des dettes financières pour le risque de crédit propre	-25.527.708,02	0,00
Total des autres éléments du résultat global	-46.828.982,92	1.617.882,34
Résultat global de l'exercice	-13.857.236,22	44.174.408,12
Résultat global de l'exercice attribuable aux:		
Actionnaires du Groupe	-13.926.426,43	44.054.553,05
Tiers	69.190,22	119.855,07





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

L'exercice 2019 se clôture sur un résultat d'exploitation avant subsides en capital, amortissements et pertes de valeur de 63,9 millions €, contre 38,9 millions € en 2018, soit une hausse de 25,0 millions €.

Cette évolution s'explique par :

- une baisse des charges d'exploitation de l'ordre de 17,6 millions €,
- compensée en partie par une hausse des produits d'exploitation de l'ordre de 7,4 millions €.

La baisse des charges d'exploitation de 17,6 millions € peut s'expliquer par les éléments suivants :

- une baisse des autres charges d'exploitation de 28,0 millions €, et,
- une baisse des approvisionnements et marchandises de 4,7 millions €,
- compensées en partie par une hausse des services et biens divers de 10,5 millions €, et,
- une hausse des charges liées au personnel de 4,6 millions €.

Il est à noter que l'application de la nouvelle norme IFRS 16 "Contrats de location" entraîne une diminution des services et des biens divers de 12,9 millions €. À partir de 2019, ce coût est comptabilisé dans les rubriques amortissements (12,8 millions €) et charges d'intérêts (0,1 million €).

La hausse des produits d'exploitation de 7,4 millions € peut s'expliquer par :

- une hausse du chiffre d'affaires de 18,6 millions €, et,
- une hausse des autres produits d'exploitation de 10,2 millions €,
- compensées en partie par une baisse de la production immobilisée de 15,2 millions € et,
- une baisse de la dotation d'exploitation de 6,2 millions €.





Total des résultats réalisés et non-réalisés

Les amortissements et les pertes de valeur s'élèvent à 695,3 millions €, soit une baisse de 4,6 millions € par rapport à 2018. Le prise en résultat des subsides en capital s'élève à 664,3 millions €, soit une baisse de 15,2 millions €.

Le résultat financier est positif et se chiffre à 0,6 millions d'euros, c'est-à-dire une diminution de 24,1 millions € par rapport à 2018. Les produits financiers s'élèvent à 174,5 millions €, dont 34,4 millions € en revenus d'intérêts liés aux placements, 138,2 millions € en ajustements à la juste valeur, 1,6 millions € en autres produits financiers et 0,3 millions € en écarts de conversion. Les charges financières s'élèvent à 173,9 millions €, dont 83,7 millions € de charges financières proprement dites liées aux dettes, 88,1 millions € en ajustements à la juste valeur, 1,2 millions € en écarts de conversion sur dettes financières et 0,9 millions € en autres charges financières.

Le quote-part dans le résultat net des entreprises mises en équivalence est positif et se chiffre à 0,3 millions € (2018 : 0,5 millions €).

Les charges d'impôts sur le résultat global s'élève à 1,0 millions € (2018 : 1,2 millions €).

Le résultat net s'élève à 33,0 millions € (2018 : 42,6 millions €).

Les résultats non-réalisés de -46,8 millions € (2018: 1,6 millions €) résultent des différences actuarielles des engagements postérieurs à l'emploi aussi bien chez Infrabel que chez HR Rail et les ajustements à la juste valeur des dettes financières pour le risque de crédit propre.

Le total des résultats réalisés et non-réalisés est de -13,9 millions € pour l'exercice 2019 contre 44,2 millions € pour l'exercice 2018.





2. BILAN

	31/12/2019	31/12/2018
Immobilisation incorporelles & goodwill	1.469.692.001,04	1.476.868.462,92
Immobilisations corporelles	18.367.275.582,42	18.067.109.228,12
<i>Terrains</i>	<i>1.610.700.561,10</i>	<i>1.611.849.253,50</i>
<i>Constructions</i>	<i>608.741.954,98</i>	<i>504.426.294,49</i>
<i>Constructions ferroviaires</i>	<i>5.377.874.910,04</i>	<i>5.331.093.084,49</i>
<i>Infrastructure ferroviaire</i>	<i>8.222.605.161,09</i>	<i>7.965.253.457,01</i>
<i>Matériel roulant ferroviaire</i>	<i>69.237.382,90</i>	<i>77.393.346,93</i>
<i>Installations et équipements divers</i>	<i>579.370.564,16</i>	<i>581.300.802,20</i>
<i>Immobilisations corporelles en cours</i>	<i>1.898.745.048,15</i>	<i>1.995.792.989,50</i>
Participations mises en équivalence	10.867.438,52	12.323.048,76
Autres actifs financiers	657.945.811,62	568.267.094,48
Créances à plus d'un an	1.126.831.243,18	1.171.426.580,69
Instruments financiers dérivés	15.309.518,43	423.541,91
Impôts différés	0,00	1.576,83
Actifs non courants	21.647.921.595,21	21.296.419.533,71
Stocks	261.444.633,43	232.321.121,66
Créances commerciales et autres débiteurs	410.615.105,10	393.806.241,67
Actifs sur contrats	29.001.711,44	24.750.111,77
Instruments financiers dérivés	0,00	1.144.211,77
Trésorerie et équivalents de trésorerie	122.865.484,60	203.028.657,70
Actifs courants	823.926.934,57	855.050.344,57
Actifs détenus en vue de la vente	0,00	0,00
Total actif	22.471.848.529,78	22.151.469.878,28
Capital	982.580.391,67	982.580.391,67
Primes d'émission	299.317.752,80	299.317.752,80
Réserves consolidées	48.223.338,06	63.364.959,39
Capitaux propres du Groupe	1.330.121.482,53	1.345.263.103,86
Intérêts minoritaires	3.824.555,77	3.755.363,70
Total des capitaux propres	1.333.946.038,30	1.349.018.467,56
Dettes pour avantages au personnel	194.609.533,06	174.627.532,26
Provisions	29.850.586,86	38.167.971,61
Dettes financières	2.878.448.101,20	2.589.191.612,72
Instruments financiers dérivés	158.549.775,01	158.921.434,89
Impôts différés	0,00	0,00
Autres dettes	498.024.326,75	550.860.194,89
Passifs sur contrats	14.189.415,78	12.053.327,45
Subsides en capital	15.609.288.829,58	15.317.797.807,46
Passifs non courants	19.382.960.568,24	18.841.619.881,28
Dettes pour avantages au personnel	69.477.494,60	78.422.847,08
Provisions	51.174.514,63	63.027.398,50
Dettes financières	244.767.165,56	340.068.900,41
Instruments financiers dérivés	759.289,07	9.521.161,94
Dettes commerciales	543.334.589,36	578.410.002,02
Impôts et autres taxes	3.448.650,83	15.184.217,28
Dettes sociales	10.941.368,80	10.007.377,48
Autres dettes	156.206.341,78	176.509.291,46
Passifs sur contrats	16.300.588,04	15.868.779,58
Subsides en capital	658.531.920,57	673.811.553,69
Passifs courants	1.754.941.923,24	1.960.831.529,44
Dettes liées aux actifs détenus en vue de la vente	0,00	0,00
Total des capitaux propres et des passifs	22.471.848.529,78	22.151.469.878,28





Le total bilantaire consolidé du Groupe au 31.12.2019 s'élève à 22.471,8 millions €, soit une hausse de 320,4 millions € par rapport à l'année précédente.

La structure bilantaire reste marquée par un volume important d'actifs immobilisés (21.647,9 millions €). Il s'agit essentiellement d'immobilisations corporelles (18.367,3 millions €), mais également d'immobilisations incorporelles & goodwill (1.469,7 millions €), parmi lesquelles figure le droit d'exploitation (1.153,9 millions €), les créances non courantes (1.126,8 millions €), les autres actifs financiers (657,9 millions €), les instruments financiers dérivés (15,3 millions €) et les participations consolidées selon la méthode de mise en équivalence (10,9 millions €).

La hausse des immobilisations corporelles de 300,2 millions € est due aux investissements réalisés en 2019 et la reconnaissance du droit de l'usage des actifs par l'application de la nouvelle norme IFRS 16 'Contrats de location'.

La hausse des autres actifs financiers de 89,7 millions € résulte d'une hausse des ajustements à la juste valeur sur les autres actifs financiers.

Le reste de l'actif se compose d'actifs circulants (823,9 millions €), qui se composent de 410,6 millions € de créances, 261,4 millions € de stocks, 122,9 millions € de trésorerie et équivalents de trésorerie et de 29,0 millions € d'actifs sur contrats.

Le passif est composé de 1.333,9 millions € de capitaux propres, dont 3,8 millions € d'intérêts minoritaires, 19.383,0 millions € de passifs non courants et 1.754,9 millions € de passifs courants.

Les passifs non courants et courants se composent des subsides en capital pour 16.267,8 millions €, des dettes financières, y compris les instruments financiers dérivés, pour 3.282,5 millions €, des provisions et dettes pour avantages au personnel pour 345,1 millions € et des autres dettes, comme les dettes commerciales, dettes sociales, impôts, autres dettes et passifs sur contrats, pour un total de 1.242,5 millions €.

La hausse des dettes financières, y compris les instruments financiers dérivés, de 184,8 millions € résulte d'une hausse des ajustements à la juste valeur sur ces dettes et une hausse des dettes de location par l'application de la nouvelle norme IFRS 16 'Contrats de location'.

Fait le 21 avril 2020 à Bruxelles

Le Président du Conseil d'administration

L'Administratrice déléguée faisant fonction



CORPORATE GOVERNANCE

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

