



Rapport annuel consolidé aux actionnaires

2024

[infrabel.be](https://www.infrabel.be)



**RAPPORT ANNUEL CONSOLIDE DU CONSEIL D'ADMINISTRATION
À L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DES ACTIONNAIRES DU 21 MAI 2025**

Ce Rapport annuel consolidé 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 relatifs à l'exercice comptable 2024, conformément aux prescriptions légales et statutaires.

TABLE DES MATIERES

EDITORIAL	5
SITUATION DU GROUPE	6
1. Notre stratégie 5hifit	7
2. Nos priorités, au cœur des événements marquants	12
3. Evénements importants survenus après la clôture de l'exercice.....	344
4. Circonstances susceptibles d'avoir un impact considérable sur le développement du Groupe.....	355
5. Risques auxquels le Groupe est exposée.....	38
6. Innovation	39
7. Filiales.....	40
DONNEES FINANCIERES	44
1. Introduction	Error! Bookmark not defined.
2. Compte de résultat	47
3. Bilan	50
CORPORATE GOVERNANCE	52



EDITORIAL

2024, une année significative pour le rail belge

L'année 2024 marque un tournant décisif pour Infrabel avec l'adoption de notre nouvelle stratégie d'entreprise, « 5shift », qui incarne notre vision pour l'avenir et notre volonté de contribuer à l'évolution de notre pays pour les 8 prochaines années. En tant que pilier de l'infrastructure ferroviaire belge, Infrabel promeut une mobilité plus durable et soutient le transfert modal vers le rail. Mais notre contribution s'étend bien au-delà : nous participons aussi pleinement à la stimulation de l'économie belge, de la transition énergétique, de la préservation de l'environnement, ainsi que du bien-être et de la prospérité de nos citoyens.

Ce rôle, au service de notre pays, nous voulons le revendiquer et l'assumer pleinement. « 5shift » définit donc ces 5 enjeux majeurs, mais aussi nos six grandes priorités (Safety First, assurer la fiabilité pour améliorer la ponctualité, accroître le potentiel du réseau, déployer efficacement les ressources, assurer un impact environnemental et sociétal positif, et encourager la collaboration et les partenariats) et nos 4 valeurs de bienveillance, fiabilité, positivité et courage. Ce rapport annuel a été conçu de façon à incarner notre nouvelle stratégie.

2024 témoigne aussi d'une amélioration de la ponctualité sur le rail. Cette réussite est le fruit de multiples mesures, dédiées à renforcer la sécurité et la ponctualité, reflétant l'engagement sans faille d'Infrabel et de la SNCB pour un service fiable et de qualité. Malgré un nombre d'incidents similaire à l'année précédente, l'impact de ces derniers sur nos services a significativement diminué, traduisant une baisse des minutes de retard. Ce résultat est l'écho de nos efforts conjoints, où chaque mesure prise, du meilleur traitement des incidents à une plus grande vigilance de notre personnel, a contribué à la robustesse de notre réseau.

Enfin, notre engagement envers la sécurité s'est concrétisé par le développement d'actions concrètes en faveur de la sécurité aux passages à niveau et de la diminution des intrusions dans les voies, ainsi que par un travail remarquable d'installation du système ETCS sur plus de 1.000 km de voies, portant à 79% le total des voies équipées. Infrabel a aussi remporté, au cours de cette année, le « RailTech Innovation Award » grâce à son dispositif de freinage d'urgence, le « Mobile Balise Stop », qui agit comme un bouclier protecteur pour les zones de chantier.

En 2024, notre vision stratégique et notre quête d'innovation nous ont guidés vers un avenir où la sécurité, la ponctualité, la durabilité et l'innovation convergent pour enrichir l'expérience ferroviaire. Je remercie l'ensemble des collaborateurs d'Infrabel pour leur engagement constant et je suis convaincu qu'avec cette dynamique, nous continuerons de progresser, d'innover et de façonner l'avenir du rail en Belgique.



Benoît Gilson

Administrateur délégué

SITUATION DU GROUPE



1. NOTRE STRATÉGIE 5HIFT

Le plan stratégique Go s'est déroulé sur la période 2020-2024 et a donc pris fin. Son successeur, la stratégie 5HIFT, a reçu le feu vert du conseil d'administration en avril et a apporté une bouffée d'air frais. S'appuyant sur la base industrielle efficace et sur les bonnes pratiques opérationnelles qu'Infrabel a développées dans les plans stratégiques précédents, 5HIFT ouvre de nouvelles perspectives pour un plus grand impact social. En effet, Infrabel joue non seulement un rôle crucial dans la structuration du paysage de la mobilité, mais contribue également à relever les différents défis de notre société : du changement climatique et de l'environnement à l'économie nationale, en passant par la transition vers les énergies durables et le bien-être de chaque citoyen.

a. Nos 5 Shifts

Ces cinq changements sociétaux constituent le Belgian shift - Mobilité, Environnement, Économie, Énergie et Société - et sont au cœur de la nouvelle stratégie d'Infrabel. Ils sont la force motrice et la boussole pour la prise de décision et rassemblent les collaborateurs autour d'une mission inspirante qui a de l'impact.

1. Mobilité



Nous favorisons un transfert modal ambitieux, en soutenant le transport ferroviaire comme alternative clé pour les biens et les personnes. Grâce à un réseau ferroviaire sûr, fiable et résilient, nous participons activement à une mobilité pensée pour le long terme.

2. Environnement



Le train reste l'un des modes de transport les plus durables. En réduisant les émissions de gaz à effet de serre et de particules fines, nous contribuons à limiter l'impact environnemental du transport. Par ailleurs, nous intégrons des pratiques durables dans nos opérations, comme la réduction des pesticides et la promotion de l'économie circulaire ou de la biodiversité.

3. Economie



Infrabel est un partenaire important pour l'économie belge. Nos investissements et nos activités créent des emplois directs et indirects et contribuent au PIB, tout en renforçant la logistique nationale en connectant entreprises et plateformes stratégiques.

4. Énergie



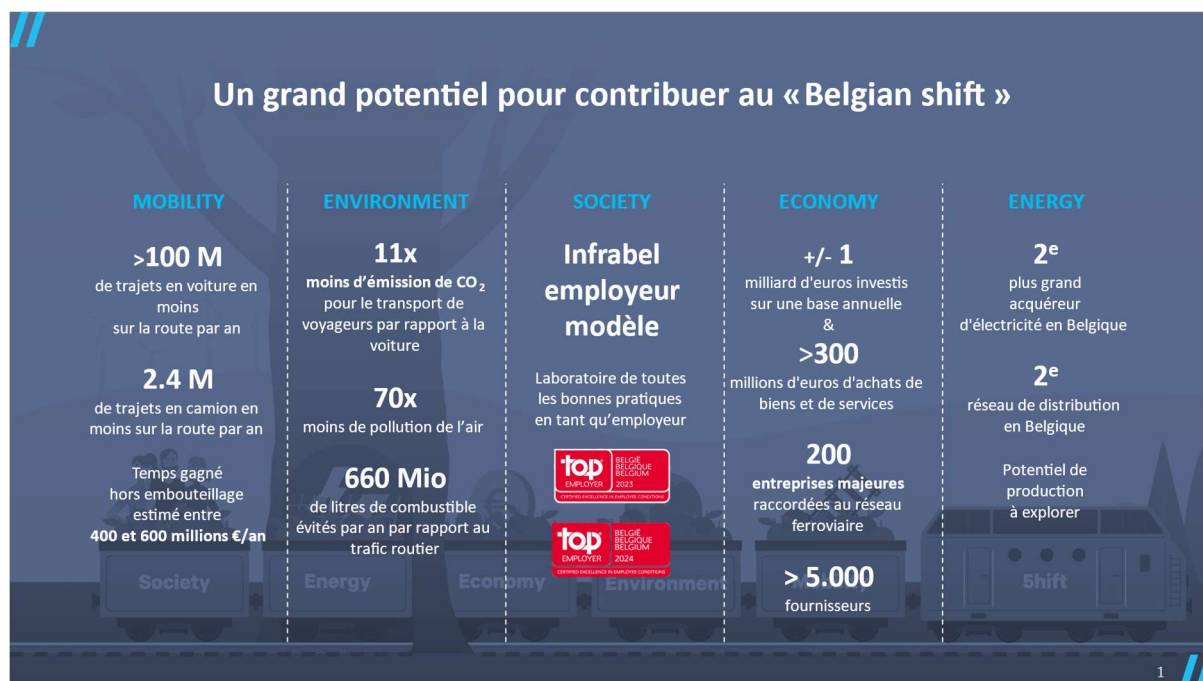
Infrabel joue le rôle de centrale d'achat pour l'électricité de traction pour les chemins de fer, ce qui en fait un acteur majeur sur le marché de l'énergie. En nous concentrant sur la production (locale) d'énergie renouvelable, nous favorisons la transition vers un avenir plus durable et plus indépendant. En outre, notre infrastructure basse et moyenne tension nationale fait de nous un partenaire précieux pour les entreprises belges du secteur de l'énergie.

5. Société



En tant qu'entreprise publique, Infrabel est fermement ancrée dans la société. Nous avons à cœur de promouvoir le bien-être de chaque citoyen en adoptant la diversité et l'inclusion. En tant qu'un des principaux employeurs du pays, nous offrons des opportunités à tous, quel que soit leur parcours, et permettons à chacun de se former et de progresser. De plus, le rail constitue un moyen de transport fondamentalement inclusif, accessible à tous.

À travers ces 5 shifts, Infrabel s'engage pleinement à bâtir un avenir plus durable, solidaire et prospère pour la Belgique.



Entreprises majeures raccordées au réseau ferroviaire : il s'agit de sites de production de grandes entreprises sidérurgiques, chimiques, alimentaires, de carrières, d'usines de montage ou de site d'importateurs du secteur automobile, d'entreprises sylvicoles, etc. réparties sur l'ensemble du territoire et disposant d'un raccordement direct au réseau ferré.

b. Priorités et catalyseurs stratégiques

Pour mettre en œuvre notre vision du Belgian shift, nous avons défini six priorités stratégiques claires, qui orientent nos efforts et nos décisions essentielles.

NOS PRIORITÉS



'SAFETY FIRST' : La sécurité reste notre priorité absolue, couvrant la circulation des trains, la sécurité et le bien-être du personnel, des sous-traitants et des tiers en contact avec nos activités, et la protection de notre infrastructure, des matériaux et de l'information.



'ASSURER LA FIABILITÉ POUR AMÉLIORER LA PONCTUALITÉ' : La ponctualité exige la fiabilité. Nous travaillons donc à renforcer systématiquement la robustesse de notre réseau ferroviaire, tant au niveau de l'infrastructure que de l'exploitation.



'ACCROITRE LE POTENTIEL DU RÉSEAU' : Un transfert modal entraîne inévitablement une augmentation de la demande de sillons, alors que certains segments du réseau sont déjà à la limite de leur capacité. Nous devons optimiser le réseau pour les besoins de mobilité de demain et penser à l'intégration multimodale.



'DÉPLOYER EFFICACEMENT LES RESSOURCES' : Infrabel opère avec des fonds publics. Nous allouons donc nos ressources avec soin pour maximiser leur valeur ajoutée, en respectant des priorités budgétaires claires et axées sur notre cœur de métier.



'FAVORISER L'IMPACT ENVIRONNEMENTAL ET SOCIÉTAL' : Nous amplifions les bénéfices durables du rail grâce à des initiatives favorisant l'environnement, la diversité, l'inclusion, l'éthique et l'intégrité.



'ENCOURAGER LA COLLABORATION ET LES PARTENARIATS' : Nous cultivons des relations proactives avec clients, fournisseurs et partenaires pour co-crédier des solutions innovantes et durables.

NOS CATALYSEURS

Pour soutenir ces priorités, nous nous appuyons sur quatre catalyseurs stratégiques. Il s'agit de domaines de compétences et de contextes qui ne sont pas des objectifs en eux-mêmes, mais qu'Infrabel considère comme essentiels à promouvoir pour que les priorités puissent être atteintes plus efficacement et plus rapidement :



'Compétences dans les domaines du numérique et des données'

La maîtrise des données est au cœur de notre stratégie. Nous garantissons leur sécurité, qualité, fiabilité et accessibilité pour favoriser la prise de décision et le partage d'informations pertinentes avec nos collaborateurs, clients et partenaires.



'Écosystème d'innovation'

Nous développons un environnement inspirant et entrepreneurial propice à l'innovation, soutenu par des valeurs fortes, un processus clair et un portefeuille d'innovations suivi et géré.



'Des collaborateurs investis et positifs'

Nos collaborateurs sont la clé de notre succès. En améliorant leur expérience professionnelle, en soutenant leur développement et en valorisant leurs contributions, nous créons un environnement positif et motivant.



'Une organisation avec des processus stables et une gouvernance transparente'

Un cadre stable, fondé sur des responsabilités claires, nous permet de gérer efficacement le changement et d'atteindre nos objectifs dans un contexte en constante évolution.

En mettant ces catalyseurs au service de nos priorités, nous nous assurons de développer des leviers essentiels pour concrétiser notre mission.

c. Nos valeurs

Pour soutenir notre stratégie et façonner notre culture d'entreprise, nous avons besoin de fondations solides : nos valeurs.

Les quatre valeurs d'Infrabel sont des repères essentiels, guidant les comportements, les attitudes et les décisions de chacun de nos collaborateurs au quotidien.



Bienveillance :

Faire preuve de bienveillance, c'est agir avec intelligence émotionnelle dans nos relations, nos décisions et nos actions. Cela implique de valoriser les différences, de prendre soin des personnes, des ressources et de l'environnement, tout en cultivant un climat de respect mutuel.



Fiabilité :

Être fiable, c'est tenir ses engagements, être authentique et incarner un exemple pour les autres. Cela signifie également garder à l'esprit l'objectif collectif, en alignant nos actions sur les priorités de l'entreprise.



Positivité :

Adopter une attitude positive, c'est chercher les meilleures solutions tout en reconnaissant les défis. Cela inclut l'ouverture à l'apprentissage, l'évolution et la collaboration, la confiance envers les autres, et une volonté constante de progresser avec enthousiasme.



Courage :

Le courage consiste à faire des choix transparents dans le meilleur intérêt de nos clients et de la société. Cela nécessite de sortir de sa zone de confort, d'accepter la remise en question et d'assumer les conséquences de nos décisions.

Ces valeurs constituent le socle sur lequel repose notre engagement collectif pour atteindre nos ambitions stratégiques et renforcer notre impact sociétal.

"//5hift Culture", notre nouvelle culture d'entreprise

Pour faire vivre ces 4 valeurs, Infrabel a présenté en 2024 la nouvelle culture d'entreprise "5hift Culture".

Afin de soutenir la stratégie 5hift qui façonne la trajectoire de l'entreprise, clarifie ses missions et priorités, et guide dans ses tâches et décisions, il s'avère nécessaire que l'ensemble des collaborateurs partagent une culture d'entreprise commune.

Infrabel a donc développé "5hift Culture" afin de guider les collaborateurs d'Infrabel dans les comportements à adopter, les valeurs à faire vivre dans l'entreprise, avec les partenaires ou les clients. L'ambition est de faire évoluer la culture vers 8 comportements-clés favorisant la collaboration, le respect, l'encouragement du changement.

d. De la stratégie à la mise en œuvre : comment 5HIFT façonne les positions de notre entreprise

Dans une période de changement constant, il est essentiel qu'un plan d'entreprise à long terme puisse s'adapter et évoluer avec les nouveaux développements. C'est pourquoi notre stratégie offre un parcours flexible encadré par des lignes directrices définies. Bien que nos priorités pointent généralement dans le même sens, elles nécessitent parfois des choix difficiles. Nous nous efforçons de trouver un équilibre pragmatique entre la sécurité, la fiabilité, la capacité, l'efficacité, la durabilité et la collaboration. La stratégie 5hifT nous aide à prendre position sur des dilemmes stratégiques, tels que le fait d'être précurseurs ou non avec de nouvelles technologies, plus coûteuses, mais respectueuses de l'environnement, ou de réaliser des économies. Une analyse approfondie de chaque question stratégique, en la confrontant aux différentes priorités, permet à Infrabel de rester cohérente et de parler d'une seule voix.

Pour en savoir plus

Le document complet de la stratégie 5hifT d'Infrabel est disponible sur le site Internet via en cliquant sur : **Infrabel | Stratégie 5hifT**

2. NOS PRIORITÉS, AU CŒUR DES ÉVÉNEMENTS MARQUANTS

Ce chapitre du rapport annuel apporte un compte-rendu chronologique des événements notables de 2024 et les relie aux priorités stratégiques d'Infrabel énoncées dans la stratégie 5shift.



Safety first



Assurer la fiabilité pour améliorer la ponctualité



Accroître le potentiel du réseau



Déployer efficacement les ressources



Favoriser l'impact environnemental et sociétal



Encourager la collaboration et les partenariats

Nos 5 Shifts



Numérique et données



Écosystème d'innovation



Collaborateurs investis et positifs



Processus et gouvernance transparente



1 JANVIER

LA BOSSE DE TRIAGE À ANVERS ACCESSIBLE AUX ENTREPRISES FERROVIAIRES



En 2023, la décision a été prise de permettre l'exploitation neutre de la bosse de triage à Anvers. Cette décision était le fruit d'une collaboration entre le Port of Antwerp-Bruges (PoAB), Railport Antwerp, Lineas et Infrabel. Depuis janvier 2024, ces installations stratégiques de la plus grande gare de marchandises du pays sont désormais à la disposition de toutes les entreprises ferroviaires, comme SNCF Fret, DB Cargo ou Railtraxx.



1 JANVIER

UNE NOUVELLE DIRECTION DÉDIÉE À UN APPROVISIONNEMENT INTÉGRÉ ET ROBUSTE

Créée en juillet 2023, Infrabel a réuni dans une même direction Procurement, Production, Supply Chain & Energy Management (PPSC), réunissant toutes les équipes investies dans les achats et l'approvisionnement.

La direction a officiellement été lancée en janvier 2024 et offre désormais des prestations intégrées qui répondent au mieux aux besoins de l'entreprise.

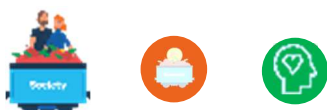
PPSC devient ainsi le moteur d'une chaîne d'approvisionnement fiable et résiliente. Le développement de partenariats stratégiques internes et externes permettra à Infrabel de contribuer à un écosystème ferroviaire compétitif, durable et innovant.



3 JANVIER

INFRABEL, TOP EMPLOYER !

Pour la deuxième année consécutive, Infrabel s'illustre en tant que « Top Employer ». Cette labélisation met en lumière les efforts soutenus de l'entreprise dans des domaines clés tels que la stratégie, l'environnement de travail, les processus de recrutement, la formation, le développement, le bien-être, ainsi que la diversité et l'inclusion.



15 JANVIER 2024

SENSIBILISATION À LA SÉCURITÉ FERROVIAIRE POUR LES PERSONNES SOURDES ET MALENTENDANTES



La sécurité sur et autour des voies ferrées est une priorité pour Infrabel. Suite au drame survenu à Solre-sur-Sambre, où Lucas, 18 ans, n'avait pas entendu le signal sonore lors de la fermeture des barrières d'un passage à niveau annonçant l'arrivée d'un train, Infrabel a lancé une campagne de sensibilisation destinée aux personnes sourdes et malentendantes. À travers un programme éducatif élaboré avec l'aide de plusieurs organisations spécialisées et de la maman de Lucas, les jeunes font la connaissance de notre infrastructure ferroviaire de manière ludique.



23 JANVIER

UNE CERTIFICATION OBLIGATOIRE POUR TRAVAILLER SUR LES CHANTIERS FERROVIAIRES

La sécurité est dans l'ADN d'Infrabel. En dehors de la sécurité opérationnelle, nous prenons également des initiatives pour améliorer la sécurité des équipes travaillant sur les voies, qu'il s'agisse de nos propres collaborateurs ou de ceux de nos sous-traitants. En 2022, nous avons lancé à leur intention « Safety Rocks », un événement en collaboration avec l'Union des entrepreneurs ferroviaires (UASW) et avec la participation de NSA Rail Belgium et du SPF Mobilité & Transport.

L'édition 2024 a fait le point sur un certain nombre de réalisations, dont, entre autres, la certification obligatoire mise en place depuis le début de l'année 2024, l'introduction d'une plateforme de communication sur la sécurité, mais aussi l'évaluation des entrepreneurs travaillant de la manière la plus sûre possible.



Un échange de vues a également eu lieu avec les participants sur la manière de s'améliorer encore.

Le thème de la sécurité dépasse les simples chiffres et statistiques d'accidents. Il est tout aussi important de cultiver une culture de la sécurité pour sensibiliser notre propre organisation et nos sous-traitants. C'est pourquoi nous décernons chaque année les Safety Rocks Awards, à la fois aux principaux responsables de l'entreprise et à certains de nos sous-traitants qui servent de modèles.



7 FÉVRIER

LE PHOTOVOLTAÏQUE ALIMENTERA BIENTÔT LA LIGNE À GRANDE VITESSE 'LOUVAIN-LIÈGE'

L'énergie solaire alimentant directement les trains... c'est une grande première. Installé sur un terrain bordant la ligne à grande vitesse 'Louvain-Liège' (L2), le parc photovoltaïque d'Avernas devrait être opérationnel d'ici 1 an. Il comptera plus de 3800 panneaux dont la production bénéficiera à près de 500 trains nationaux et internationaux chaque semaine. Ce projet illustre la volonté d'Infrabel, soutenue par les entreprises ferroviaires, de recourir à une énergie rendant le transport par rail toujours plus vert.



En moyenne, chaque semaine, cet axe voit passer plus de 350 trains du trafic national et 120 trains à grande vitesse reliant la Belgique et l'Allemagne. Ce terrain de près de 3ha dispose d'un autre atout, sa proximité avec la sous-station de traction d'Avernas, une installation technique d'Infrabel qui transforme l'énergie provenant du poste à haute tension d'Elia pour alimenter l'ensemble de cet axe ferroviaire.

Avernas est le deuxième site du genre mis en service par Infrabel après le parc photovoltaïque du Peerdsbos alimentant la ligne à grande vitesse 'Anvers- frontière néerlandaise' depuis 2011, et représente un investissement d'environ 2 millions d'euros, dont près de 90% financés grâce à un subside spécialement alloué à des programmes de transition énergétique par le gouvernement fédéral.



15 AVRIL

INFRABEL INVESTIT DANS UNE TECHNOLOGIE BELGE DE POINTE

Infrabel et Alstom ont signé un contrat à 80 millions d'euros pour la fourniture de quelque 10.000 dispositifs de détection des trains dernier cri. Il s'agit de capteurs ferroviaires essentiels pour une gestion sûre et fluide du trafic. Développés en Belgique à Charleroi, ces circuits de voie (CV) dits 'JADE 3' sont les plus récents utilisés pour détecter les trains. C'est notamment grâce à ces capteurs que le personnel des cabines de signalisation peut contrôler à distance le trafic ferroviaire en toute sécurité.

Ces circuits de voie peuvent avoir un impact important sur la ponctualité. Leur performance est importante pour la régularité du trafic. En tant que CV de nouvelle génération, le JADE 3 présente plusieurs avantages par rapport aux versions précédentes. Il est moins sujet aux dérangements que ses prédécesseurs et dispose aussi d'une fonction de diagnostic permettant un monitoring à distance.





19 AVRIL 2024

LA CONSTRUCTION DES TROISIÈME ET QUATRIÈME VOIES ENTRE GAND ET BRUGES AVANCENT PAS À PAS



Sur la ligne ferroviaire reliant Gand à la côte – la ligne la plus fréquentée de Belgique – 250 trains circulent chaque jour. En prévision de l'augmentation du trafic ferroviaire dans les années à venir, Infrabel travaille depuis 2007 à la construction d'une troisième et d'une quatrième voie entre Gand et Bruges. Les deux voies existantes sont également en cours de rénovation. Les travaux progressent par étapes, ce qui permet, depuis avril 2024, la mise en service d'une troisième voie entre Bellem et Oostkamp. D'ici fin 2029, les quatre voies entre Gand et Bruges seront entièrement achevées.



16 MAI 2024

NOUVEAU PLAN D'ACTION POUR UN TRAFIC FERROVIAIRE PLUS SÛR ET PONCTUEL

Les intrusions sur les voies et les incidents aux passages à niveau représentent un risque majeur d'accidents graves et génèrent en moyenne plus de 12 heures de retard par jour. Infrabel a donc lancé un plan d'action national axé sur la sensibilisation, la prévention et l'application des règles. Ce plan inclut un renforcement de la sécurité des infrastructures, des campagnes éducatives et une collaboration avec la police pour des contrôles ciblés. L'objectif de ces mesures : améliorer la ponctualité et garantir la sécurité sur les rails.





23 MAI 2024

INFRABEL COLLABORE AVEC THALES POUR UNE CYBERSÉCURITÉ AVANCÉE



Infrabel signe un contrat de cinq ans d'une valeur de 20 millions d'euros avec Thales pour renforcer la cybersécurité du réseau ferroviaire belge. Cette initiative s'inscrit dans le cadre de la directive européenne NIS 2, visant à harmoniser et à renforcer le niveau de cybersécurité au sein de l'Union européenne. Infrabel continue en outre d'investir dans les talents IT et recrute 100 spécialistes supplémentaires pour garantir, entre autres, la sécurité numérique.



7 JUIN 2024

RENFORCER L'INFRASTRUCTURE FERROVIAIRE FACE AUX IMPACTS DU CHANGEMENT CLIMATIQUE

Les inondations et les conditions météorologiques extrêmes endommagent régulièrement les voies ferrées. Infrabel met en place des mesures étendues pour mieux protéger le réseau ferroviaire belge contre les effets croissants du changement climatique, comme cela a été le cas cette année sur la ligne entre Visé et Eijsden (Pays-Bas).

Parmi les mesures préventives figurent l'élévation des assises ferroviaires, des systèmes de drainage plus efficaces et une meilleure protection des équipements électroniques.

En plus des travaux d'infrastructure préventifs, Infrabel s'engage dans des solutions durables en investissant dans l'efficacité énergétique, les énergies vertes et un réseau neutre en carbone.





12 JUIN 2024

INFRABEL VOERT EERSTE PRESTATIEDIALOOG VAN ZIJN PERFORMANTIECONTRACT 2023-2032

Le contrat de performance d'Infrabel pour 2023-2032 introduit un système d'amélioration continue avec des indicateurs de performance et des plans de remédiation pour fournir au gouvernement une vision claire des performances du gestionnaire d'infrastructure. Les indicateurs de performance déterminent les seuils de bonus et seuils de remédiation pour les objectifs qu'Infrabel doit atteindre. En 2023 et 2024, la SPF Mobilité a évalué les performances d'Infrabel et de la SNCB durant une réunion annuelle appelée "dialogue de performance" et a discuté des améliorations en cas de non-atteinte des objectifs.



13 AOÛT 2024

RÉNOVATION DE LA LIGNE À GRANDE VITESSE BRUXELLES-FRANCE



En 2009, Infrabel a finalisé le réseau à grande vitesse de la Belgique, avec des connexions vers la France, les Pays-Bas et l'Allemagne. La ligne à grande vitesse 1 (LGV1) a été la première à être mise en service en 1997 et sera renouvelée par phases à partir de 2024.

La HSL1 relie Bruxelles à Paris et à Londres et, chaque jour, une centaine de trains passent sur l'infrastructure.

Pour renouveler cette infrastructure ferroviaire très utilisée, il a été décidé de concentrer les travaux sur un nombre limité de semaines pendant les mois d'été et pendant dix ans. Pendant ces interruptions de ligne, le trafic sera dévié via le réseau ferroviaire classique, ce qui entraînera une augmentation limitée du temps de trajet. Grâce à cette méthode, la LGV1 sera entièrement renouvelée d'ici 2035, pour un budget total de prévu à 310 millions d'euros.

En 2024, sur une période de 18 jours et 18 nuits, l'une des deux voies a été entièrement renouvelée sur un tronçon de 17,6 km entre Tourpes (Leuze-en-Hainaut) et Brugelette. Il s'agissait d'installer de nouveaux rails, environ 30 000 nouvelles traverses et environ 5 500 tonnes de ballast sur 35,2 km. Un train de travaux spécial a été utilisé pour ces travaux de renouvellement. Ce train de plus d'un kilomètre

de long est équipé d'une unité de renouvellement de 200 mètres en son centre. Celle-ci écarte les rails, soulève les traverses et aspire le ballast pour le filtrer ensuite. Dans le même mouvement fluide, le train nivelle et laboure le sol pour pouvoir poser les nouvelles traverses dessus et répandre le ballast nettoyé. Les rails sont ensuite repositionnés. Tout cela se fait à une vitesse de 180 mètres par heure et pendant 12 heures par jour. Durant cette période de travaux, les trains à grande vitesse ont été détournés via les lignes classiques, soit via Mons (trafic de et vers Paris), soit via Ath/Tournai (trafic de et vers Londres).



JEUDI 5 SEPTEMBRE

UNE NOUVELLE ANIMATION EN RÉALITÉ VIRTUELLE POUR SENSIBILISER À LA SÉCURITÉ FERROVIAIRE

'Zéro mort sur le rail': c'est l'objectif d'Infrabel qui poursuit le déploiement de son plan d'action national pour améliorer la sécurité et la ponctualité. Un des piliers de ce plan lancé en février repose sur la sensibilisation auprès des jeunes notamment.

Pour la rentrée des classes, Infrabel a développé une nouvelle animation à l'aide de casques de réalité virtuelle pour les élèves de l'enseignement secondaire.



Le film immersif à 360° met en scène un groupe d'adolescents qui se réunit à proximité des voies de chemin de fer pour pique-niquer. Une des jeunes filles du groupe s'éloigne au bord des voies et se fait aspirer par un train en passage. Le spectateur comprend qu'elle a perdu la vie et ne pourra plus jamais se réunir avec ses amis... L'animation est complétée par 3 témoignages audio de jeunes dont la vie a basculé.

Outre cette animation VR, Infrabel a lancé une nouvelle campagne nationale de sensibilisation à l'occasion de la Semaine de la mobilité. Intitulée 'Not Spot', elle est diffusée sur différents canaux et incite les Belges à trouver d'autres 'spots' que le chemin de fer pour se réunir avec ses amis ou se balader.



24 SEPTEMBRE

INFRABEL AU CŒUR DE L'ÉDITION 2024 D'INNOTRANS



Du 23 au 27 septembre, Berlin a accueilli InnoTrans, le salon biennal de la technologie ferroviaire. Il s'agit d'une référence dans le secteur ferroviaire et de l'événement le plus complet au monde. Tout le secteur ferroviaire vient y présenter ses dernières innovations.

Pour Infrabel aussi, il s'agissait d'un événement crucial où nous sommes représentés à différents niveaux.

Tout d'abord, pour la première fois depuis plus de dix ans, nous étions à nouveau exposants au salon, et ce dans le cadre d'un partenariat avec l'Agence wallonne à l'Exportation et aux Investissements étrangers (AWEX). L'objectif était de présenter certaines de nos propres innovations dans le domaine des drones et de la réalité virtuelle.

Nos responsables et experts se sont également rendu sur place pour découvrir les tendances et les innovations que nous pouvons mettre en œuvre nous-mêmes. Outre la conclusion de contrats avec des fournisseurs, InnoTrans était aussi une occasion de renforcer nos liens avec l'industrie belge et d'accroître notre réseau d'entreprises actives dans l'industrie ferroviaire belge.



17 OCTOBRE

NOUVELLE VOIE DE CONTOURNEMENT DANS LE PORT DE GAND-ZEEHAVEN

En tant que moteur de l'économie belge, les ports belges sont un maillon crucial de la chaîne de transport. Infrabel investit donc en permanence dans l'infrastructure ferroviaire dans et vers les ports, y compris dans le North Sea Port à Gand. Infrabel et North Sea Port ont lancé un projet commun de voie périphérique reliant les voies de quai nord et sud du dock. Grâce à la voie périphérique, les trains de marchandises en provenance de la gare de triage de Gand-Zeehaven pourront continuer directement et être remorqués vers les terminaux du Kluizendok. Situé sur la rive gauche du canal Gand-Terneuzen. Le Kluizendok et le faisceau ferroviaire 'Zandeken', sont très utilisés pour les trains de marchandises et très importants pour les entreprises autour du quai qui comptent sur la logistique ferroviaire. Cette partie du port est un pôle de croissance économique où de nombreuses entreprises investissent.

Commencés en 2023, les travaux sur le Ring Rail ont d'abord porté sur la préparation du sous-sol puis se poursuivent par la pose des rails et d'aiguillages. A partir de 2025, l'étape suivante consistera à équiper la voie et le reste du faisceau de Zandeken d'une signalisation moderne. Au total, Infrabel aura investi 2,3 millions d'euros et North Sea Port 4,7 millions d'euros.



24 OCTOBRE

UN TRAITEMENT ANTI-STALACTITES INNOVANT DANS UN TUNNEL FERROVIAIRE



La formation de glace génère divers risques pour la sécurité sur le réseau ferroviaire, notamment dans les tunnels. En raison de conditions locales particulières, une dizaine d'entre eux est sujette, chaque hiver, à la formation de stalactites, qui mesurent parfois plusieurs mètres et représentent un danger pour les trains et pour le personnel d'entretien.

Infrabel a donc décidé d'entreprendre des travaux d'un nouveau genre, un traitement spécifique anti-stalactites. Les ingénieurs d'Infrabel ont élaboré une technique innovante et plus souple à mettre en œuvre que de refaire complètement l'étanchéité d'un tunnel en démolissant puis en reconstruisant sa voûte. Ils l'ont testée sur une portion de quelques dizaines de mètres du tunnel de Cheneux (Stoumont), situé entre Liège et la frontière luxembourgeoise.

Concrètement, ce nouveau traitement consiste à poser une membrane dotée d'un fin treillis sur la voûte, avant de l'enduire de mortier. L'eau se trouve ainsi canalisée vers le pied du tunnel et empêchée de former des amas de glace à son sommet.





04 NOVEMBRE

FERMETURE DÉFINITIVE DE PASSAGES À NIVEAU À ESNEUX



Environ 3 ans après avoir mis en service le nouveau pont sur l'Ourthe, ouvrage qui a permis de supprimer le passage à niveau de la gare de Tilff, Infrabel a officialisé la fermeture de 2 nouvelles intersections 'rail-route' à Esneux. Avec pas moins de 21 incidents ou accidents enregistrés ces 20 dernières années, les passages à niveau de Colonster et du chemin de halage figuraient parmi les lieux les plus accidentogènes du réseau ferroviaire belge, avec 18 incidents et 3 collisions avec un train.

Cette fermeture a été rendue possible par la création d'une voirie de déviation longue de 600m qui aboutit, côté Tilff, à un pont franchissant les 2 voies. L'investissement de ce chantier est d'environ 6 millions d'euros, dont 1,3 million d'euros co-financée par l'Union européenne.

Depuis sa création en 2005, Infrabel a supprimé plus de 450 passages à niveau sur l'ensemble du réseau. Il en subsiste désormais environ 1600. Ces suppressions bénéficient à la sécurité du trafic, mais aussi à sa ponctualité.



17 NOVEMBRE

FOCUS SUR LA SÉCURITÉ FERROVIAIRE : CAMPAGNE POUR LE 1711 LE 17/11

Grâce à des programmes éducatifs et des campagnes nationales, Infrabel aspire à atteindre l'objectif de zéro victime sur les voies ferrées. Parallèlement, l'entreprise mise activement sur des technologies innovantes pour renforcer la sécurité ferroviaire et prévenir les incidents. Ainsi, le 17 novembre, une nouvelle campagne de sensibilisation a été lancée pour promouvoir le numéro d'urgence gratuit 1711, destiné à signaler les situations dangereuses aux passages à niveau. Parmi les nombreuses initiatives technologiques, on trouve l'installation d'une « Warning Box » à Pairi Daiza, un dispositif d'alarme avertissant les usagers tentant de franchir un passage à niveau fermé.





12 DÉCEMBRE

EARN&LEARN, NOUVEAU PROJET DE FORMATION LINGUISTIQUE



Pour aider les nouveaux arrivants dont nos langues nationales ne sont pas leur langue maternelle à trouver du travail plus rapidement, Infrabel a lancé Earn&Learn. Grâce à ce projet de formation, les candidats suivent un cours de néerlandais approfondi sur mesure tout en commençant déjà à travailler chez Infrabel.

Earn&Learn s'inscrit parfaitement dans le plan du gouvernement flamand visant à renforcer la politique d'intégration en se concentrant sur l'emploi rapide et durable des non-néerlandophones et des nouveaux arrivants. Le programme s'adresse aux personnes ayant au moins le niveau A2 en néerlandais. Le niveau de langue A2 est celui d'une personne ayant réussi son examen d'intégration civique et correspond à une connaissance de base des compétences linguistiques orales et écrites telles que la grammaire, la structure des phrases et la prononciation. Par exemple, très concrètement, être capable de se présenter en utilisant quelques phrases courtes, être capable de lire des textes simples, comprendre des briefings simples, etc.

Une 'guerre des talents' fait rage sur le marché du travail depuis plusieurs années. En jeu, les profils techniques, que beaucoup d'entreprises veulent recruter.

Ce projet Earn&Learn souligne l'engagement d'Infrabel en faveur de l'inclusion et de la diversité sur le lieu de travail. En offrant un soutien linguistique et un plan de carrière clair, Infrabel vise à intégrer davantage de personnes issues de la diversité dans le secteur ferroviaire.



13 DÉCEMBRE

DERNIÈRE LIGNE DROITE POUR LE CHANTIER DE LA NOUVELLE PLATEFORME MULTIMODALE D'UCCLE MOENSBURG



Le chantier de construction de la nouvelle plateforme multimodale d'Uccle Moensberg entre dans sa dernière phase. Située à l'intersection stratégique des lignes Vilvorde-Halle (L26) et Bruxelles-Nivelles (L124), celle-ci s'inscrit dans le cadre de l'accord de coopération d'exécution du RER et constitue un projet phare pour le renforcement de la mobilité locale et régionale, ainsi que l'augmentation de la capacité du réseau ferroviaire.

Le nouveau pôle d'échange multimodal d'Uccle Moensberg facilitera considérablement les trajets entre l'axe Vilvorde-Hal et Bruxelles-Nivelles puisqu'il permettra une correspondance immédiate entre les quais des deux lignes ferroviaires.

Le projet améliorera significativement les connexions locales et régionales, tout en renforçant la capacité et la fluidité du trafic ferroviaire.

Uccle Moensberg deviendra ainsi un modèle de pôle multimodal intégré grâce à plusieurs aménagements : une accessibilité PMR avec des rampes, des ascenseurs et des passages adaptés aux personnes à mobilité réduite, un parking et une zone kiss-and-ride pour une plus grande flexibilité des trajets combinant plusieurs modes de transports : train, bus, vélo, voiture,...

Les travaux ont impliqué d'importantes réalisations de génie civil, avec notamment la démolition d'un ancien pont ferroviaire et la construction d'un nouvel ouvrage à l'intersection des deux lignes, l'aménagement de la plateforme de la ligne RER Bruxelles-Nivelles (L124) pour préparer la mise en place des 4 voies, ainsi que la construction de trois nouveaux quais. Les quais de la ligne Vilvorde-Halle (L26) ont également fait l'objet d'une rénovation



ETCS : 79% DU RESEAU FERROVIAIRE EQUIPE

L'année 2024 a été une année cruciale pour la réussite du plan directeur ETCS, et ce pour plusieurs raisons. Pour rappel, l'ETCS ('European Train Control System'), système de contrôle de la vitesse des trains, assure une surveillance permanente de la sécurité du parcours du train et de la vitesse maximale autorisée, jusqu'à prendre le pas sur le conducteur s'il ne respecte pas la signalisation.

Tout d'abord, en 2024, nous avons poursuivi avec succès le déploiement industriel de notre stratégie de migration vers l'ETCS. Le niveau d'équipement en voies principales est passé de 62% en 2023 à 79% en 2024. En termes de kilomètres, cela représente 1085 kilomètres de voies équipées ETCS ajoutés au réseau ferroviaire belge en 2024.

Spécifiquement pour le Level 2 Full Supervision, la ligne pilote Lichtervelde - De Panne a été mise en service avec succès le 31 mars 2024.



UITROL ETCS DÉPLOIEMENT DU SYSTÈME ETCS



Situatie op 31/12/2024
Situation au 31/12/2024

	km in dienst en service	km ende Masterplan prevu par Masterplan	% af uitgerust désjà équipé
ETCS1 FS	2.420	2.783	87%
ETCS2 FS	1.444	2.361	61%
ETCS1 LS	1.052	1.113	94%
ETCS1+2 FS	142	142	100%
Tota(a)l	5.058	6.399	79%

% HOOFDSPoor
UITGERUST MET
ETCS

79%

% DE VOIES
PRINCIPALES
ÉQUIPÉES DU
SYSTÈME ETCS



L'ETCS n'est pas seulement une question de sécurité, mais aussi d'interopérabilité et de connectivité à travers l'Union européenne. Les points frontières représentent un défi à cet égard. En 2024, nous avons réussi à activer l'ETCS aux trois derniers points de frontière avec les pays voisins :

- L130A : ETCS1 LS à la frontière avec la France,
- L55 et L19 : ETCS1 LS à la frontière avec les Pays-Bas,
- L24 : ETCS1 FS à la frontière avec l'Allemagne.

Enfin, elle s'est achevée le 15 décembre 2024 par la mise en service de 258 km d'ETCS Level 2 en un seul week-end, ce qui constitue un record pour Infrabel.

Grâce à l'équipement de ces 1085 kilomètres de réseau supplémentaires en 2024 (contre 829 km en 2023, 720 km en 2022 et 512 en 2021), l'ensemble du réseau devrait être équipé fin 2025.



LA PONCTUALITE S'EST AMELIOREE EN 2024

La ponctualité des trains s'est améliorée en 2024, grâce la mise en œuvre d'actions concrètes tant d'Infrabel que de la SNCB. Ces efforts menés tout au long de l'année se sont traduits par une ponctualité de 89,7% hors neutralisation en 2024, au lieu de 87,5% en 2023 (soit une amélioration de 2,2%).

Des mesures prises par Infrabel et la SNCB

Si le nombre d'incidents reste similaire à 2023, l'impact des incidents a, lui, fortement diminué : 1.720.725 minutes de retard en 2024, contre 1.975.889 en 2023.

Ceci résulte des efforts conjoints d'Infrabel et de la SNCB, dont la part dans les causes de retard a fortement diminué.

L'amélioration de la ponctualité est principalement due à une série de mesures, comme un meilleur traitement des incidents, une sensibilisation et une attention accrues de la part du personnel, des ajustements mineurs de robustesse au plan de transport, des conditions météorologiques relativement favorables (pas de canicule, hiver doux, ...).

Impact des tiers...

Chaque jour, intrusions dans les voies et incidents aux passages à niveau occasionnent plus de 12h de retard sur l'ensemble du réseau ferroviaire.

Face à ce constat, le gestionnaire du rail a lancé un plan d'action national et multidisciplinaire, axé sur 3 piliers : sensibilisation, prévention et répression.

En matière de sensibilisation, les actions mentionnées dans notre Zoom 'Un plan d'action pour la sécurité aux passages à niveau', en page 31, ont eu un impact sur la ponctualité également, que ce soit le nouveau numéro d'urgence 1711 et le déploiement d'éclairage LED sur les barrières des passages à niveau ou de caméras.

Par ailleurs, fruit d'une collaboration entre Infrabel et la Police Fédérale des Chemins de Fer, les policiers se sont formés au sein de l'Infrabel Academy pour mieux prévenir les incidents sur le rail et les incivilités dans les voies.

Infrabel Academy ouvre ses portes aux policiers pour qu'ils puissent suivre une formation sur la sécurité ferroviaire et le fonctionnement des composants de l'infrastructure, dans les conditions les plus proches de la réalité de terrain.

Les actions menées en collaboration avec les forces de l'ordre pour réduire le nombre de vols de câbles ont également eu un impact positif : le nombre de vols de câbles a été divisé par deux par rapport à 2023.

UN PLAN D'ACTION POUR LA SECURITE AUX PASSAGES A NIVEAU

Au cours de l'année 2024, on a comptabilisé un total de 30 accidents aux passages à niveau ayant occasionné 5 décès et 9 blessés graves. En marge des drames humains, ces accidents et incidents ont occasionné 44.721 heures de retard. L'origine tient au non-respect du code de la route, l'imprudence, ou, dans une moindre mesure, les conditions météorologiques comme la pluie, le brouillard ou le soleil rasant.

Face à ce constat, et parallèlement à la douzaine de suppressions effectives chaque année, Infrabel multiplie les initiatives.

Numéro d'urgence 1711

Les incidents aux passages à niveau et sur les voies ferrées sont encore trop nombreux. Ces incidents peuvent souvent être évités en contactant le Central Dispatch d'Infrabel. Pour faciliter cette démarche, Infrabel a créé un numéro d'urgence national : le 1711.

Ce numéro permet à toutes personnes interne ou externe au chemin de fer de contacter directement le Central Dispatch d'Infrabel, qui peut alors interrompre le trafic ferroviaire si nécessaire. Que ce soit pour une voiture en panne sur un passage à niveau, un arbre menaçant de tomber/déjà tombé sur l'infrastructure ferroviaire ou un camion bloqué à un passage à niveau...

Des autocollants 1711 sont présents sur chaque poteau de passage à niveau en Belgique pour que tout le monde sache ce qu'il faut faire en cas d'incident.

Pour faire connaître ce numéro au grand public, Infrabel a lancé le 17 novembre 2024, une date symbolique (17/11) qui n'est pas sans rappeler le numéro 1711, une nouvelle campagne nationale avec pour slogan : « Panique au passage à niveau? Fonce, appelle le 1711! », destinée à rappeler l'existence et le bon usage de ce numéro unique et gratuit.



Lors de cette campagne, Infrabel a diffusé ce message dans la presse et par le biais de divers canaux de médias sociaux. Infrabel a assuré également une communication ciblée par l'intermédiaire de nos stakeholders (chauffeurs routiers, agriculteurs, industrie...).

Enfin, depuis le début de 2024, Infrabel est occupée à doter une septantaine de passages à niveau d'une caméra avec intelligence artificielle. Ce dispositif innovant permet de lancer automatiquement une alerte au centre de gestion du trafic et de stopper un train en cas d'immobilisation d'un véhicule ou d'un individu et donc de risque de collision.

Intrusion dans les voies aussi

L'intrusion de personnes dans les voies est également une problématique sociétale qui dépasse le cadre de la responsabilité du seul gestionnaire d'infrastructure, mais qui a un impact substantiel sur son organisation. La lutte contre les intrusions sur le réseau ferroviaire fait l'objet d'un plan d'action « trespassing » spécifique, basé sur l'identification et la sécurisation de hotspots se situant sur le domaine ferroviaire. Il est basé sur 3 piliers (sensibilisation, sécurisation et appui à la répression).

Infrabel a mis la priorité sur la sécurisation des points sensibles du réseau identifiés grâce à des études de sécurité, réalisées tous les 4 ans. En 2024, Infrabel a réalisé sa 4ème étude de sécurité consistant à suivre l'évolution des hotspots et à identifier de nouvelles zones potentiellement critiques.

Cette sécurisation comporte tout un panel de mesures qui ont démontré leur efficacité dans le cadre de projets pilotes réalisés par Infrabel et/ou par des gestionnaires voisins (pose de clôtures, clôtures connectées, tapis anti-intrusion...). Leur implémentation suit son cours grâce aux budgets alloués à cet effet.

Ainsi, pour détecter la présence d'individus non autorisés, Infrabel a équipé le bout des quais des gares et points d'arrêt de caméras détection intrusion à Rhines, Morlanwelz, Bockstael et Ans. Un projet qui sera poursuivi en 2025. Ailleurs, des clôtures sont posées. Un total de 607m de clôtures et de portails qui ont été installés en 2024 pour sécuriser les hotspots des zones suivantes(L-15 Herentals, L-35 Holsbeke, L-58/1 Gand). En 2024, des gares ont également été équipées de clôtures entre-voies, à Ruysbroek, Nessonvaux, Brugelette et Morlanwelz.

Sensibilisation



Afin de sensibiliser les jeunes et les moins jeunes aux dangers de marcher sur les voies, Infrabel a lancé une campagne de sensibilisation : la campagne NotSpot.

Une personne sur dix admet avoir promené son chien près des voies ferrées au cours des six derniers mois ou encore que 23% des personnes sondées estiment qu'il n'est pas dangereux de « traîner avec ses ami.e.s » près des voies ferrées, voilà ce qui ressortait de l'enquête Ipsos réalisée en février 2024 par Infrabel auprès de 1000 personnes. C'est en réponse à ce type de comportements à risques qu'Infrabel lance une nouvelle campagne de sécurité ferroviaire articulée autour du concept de « Not Spot ». L'objectif : changer ces comportements dangereux sur et aux abords des voies et réduire le nombre d'accidents. Au travers de vidéos, Infrabel veut montrer qu'il existe d'autres endroits bien plus agréables que les abords des voies. Et surtout, qu'un changement d'attitude peut sauver des vies.



RECRUTEMENT : DES ACTIONS SUR TOUS LES FRONTS

En 2024, nos objectifs de recrutement sont restés ambitieux : 665 postes étaient à pourvoir. Infrabel recrute notamment de nombreux profils techniques : ingénieurs, techniciens, conducteurs de travaux, électromécaniciens, analystes de données, personnel de cabines de signalisation... Des métiers pour lesquels les candidats et candidates se font rares sur le marché, surtout dans certaines zones du pays où l'on frôle le plein emploi.

Nos équipes sont parvenues à recruter 628 nouveaux collaborateurs , ce qui représente 94,44% de nos objectifs. Ce résultat est en phase avec celui de 2023. C'est le fruit d'efforts déployés sans relâche par notre entreprise. Infrabel compte parmi les rares sociétés belges à offrir une stabilité d'emploi, tant à des jeunes de 18 ans qu'à des personnes de 58 ans.

Couverture médiatique permanente

Durant toute l'année, 7 jours/7, de nombreuses campagnes ont été diffusées auprès du grand public. Celles-ci ont bien sûr été l'occasion de communiquer sur les opportunités de carrière mais aussi de mieux faire connaître auprès du grand public Infrabel et les profils plus spécifiques recherchés.

Outre nos campagnes d'affichage, des partenariats ont aussi été réalisés avec différents médias. Ainsi par exemple ce reportage au Journal télévisé de la RTBF sur le recrutement par Infrabel de personnes de plus de 50 ans, diffusé le 16 avril. Ou l'émission 'Héros de la nuit' a mis deux collaboratrices à l'honneur dans l'émission 'Storms Staat Op' sur MNM le 8 mars et le 26 juin. Plusieurs émissions 'Beaux Boulots' sur les métiers en pénurie en Belgique, ont été diffusées sur la RTBF et sur LN24, de même que l'équivalent 'Toffe Jobs' sur Eén.

L'année a aussi été marquée par une attention particulière à l'optimisation de nos campagnes digitales.

À la rencontre des (futurs) collaborateurs

La présence sur le terrain fait bien entendu également partie de notre stratégie de recrutement. En 2024, Infrabel a organisé 19 'InfraBienvenue', des Jobdays organisées tout au long de l'année à travers le pays. Nous avons aussi poursuivi nos actions auprès d'un public plus jeune, par exemple à l'occasion de visites de nos sites par des étudiants afin de les sensibiliser au monde ferroviaire et d'éveiller leur enthousiasme pour une carrière chez Infrabel.

Collaborateurs ambassadeurs

Sachant qu'un CV sur cinq recommandé par l'un de nos collaborateurs aboutit à une embauche, nous avons poursuivi notre campagne de parrainage interne, Refer a Friend. Celle-ci permet à nos collaborateurs et collaboratrices de nous mettre en contact avec des candidats issus de leur réseau de connaissances. Une campagne ludique a par ailleurs été lancée en octobre avec un casting « made in Infrabel », ainsi qu'un concours interne spécifique à Gand et à Anvers, où la guerre des talents sévit tout particulièrement.

En 2024, 1.723 introductions Refer a Friend (contre 136 en 2023 et 977 en 2022) ont été enregistrées, et au terme de l'année, 179 personnes ont commencé à travailler. Nous ne pouvons souhaiter de meilleurs ambassadeurs d'Infrabel que tous ces collaborateurs et collaboratrices qui encouragent leur entourage à nous rejoindre !

Toujours Top Employer... pour la deuxième fois



Enfin, signalons qu'Infrabel était pour la deuxième fois labellisée Top Employer, aux côtés des quelque 2.100 organisations dans le monde, dont 90 en Belgique, ainsi labellisées par le Top Employers Institute, l'autorité internationale qui certifie l'excellence des pratiques RH.

Cette nouvelle certification consacre nos efforts sur de nombreux aspects tels que la stratégie, l'environnement de travail, le recrutement, la formation et le développement, le bien-être, la diversité et l'inclusion, la culture d'entreprise, la communication... Gageons que cette reconnaissance renforcera encore l'attractivité d'Infrabel !

Entreprise solidaire

Comme en 2023, Infrabel a pour la deuxième fois participé aux opérations solidaires de Viva For Life et de De Warmste Week. Grâce aux initiatives de nos équipes, la cagnotte a atteint 14.055 euros entièrement reversés aux bénéficiaires.

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

3 février 2025, le nouveau gouvernement fédéral a prêté serment devant le Roi. Dans l'accord de coalition, le gouvernement confirme que le transport ferroviaire est l'une de ses missions principales et qu'il est essentiel pour le transport de passagers et de marchandises.

Le gouvernement réaffirme le contrat de performance d'Infrabel, ainsi que les projets prévus dans son programme pluriannuel d'investissements, et y prévoit les moyens nécessaires.

Le gouvernement souhaite que la SNCB adapte son offre de trains aux besoins réels des voyageurs, dans laquelle les lignes à forte fréquentation sont prioritairement renforcées et dans laquelle le nombre d'arrêts est limité dans les lieux à faible demande. Il convient d'examiner si cela peut avoir une incidence sur la redevance d'infrastructure perçue par Infrabel.

Le gouvernement souhaite permettre à Infrabel, en plus de ses activités réglementées, de développer des activités commerciales étroitement liées, telles que la production d'énergie pour la recharge des bus électriques et la fourniture d'électricité aux bâtiments environnants. Ces activités doivent être accessoires et subordonnées au service public et ne doivent pas avoir une influence négative.

4. CIRCONSTANCES SUSCEPTIBLES D'AVOIR UN IMPACT CONSIDÉRABLE SUR LE DÉVELOPPEMENT DU GROUPE

Infrabel fait face à diverses **circonstances** issues des **domaines politique, économique, social, technologique et environnemental**. Ces risques sont souvent interconnectés, ce qui peut entraîner des incertitudes accrues et des défis pour nos objectifs à long terme et la mise en œuvre du contrat de performance avec le gouvernement.

Libéralisation du trafic ferroviaire passagers domestique

Sous l'impulsion de l'UE, la poursuite de la libéralisation au trafic voyageurs intérieur en Belgique d'ici 2032 pose également des défis, nécessitant une réponse stratégique en temps opportun.

Situation géopolitique mondiale

Avec des conflits et des tensions dans des régions telles que l'Ukraine et le Moyen-Orient, la situation géopolitique mondiale exerce une pression sur les relations de pouvoir mondiales et peut avoir un impact sur la chaîne d'approvisionnement mondiale, les matières premières, le trafic de marchandises et les prix de l'énergie. La menace de guerres commerciales internationales et de protectionnisme depuis l'élection présidentielle américaine renforce ce risque.

Changement climatique

Sur le volet de **l'adaptation au changement climatique**, avec par exemples les conditions météorologiques extrêmes, il est nécessaire d'adapter nos infrastructures pour garantir leur résilience et leur fiabilité.

Quant à l'atténuation du réchauffement climatique, des nouvelles contraintes et opportunités verront le jour sur le système ferroviaire avec par exemple le remplacement des trains diesel et l'amélioration de la consommation énergétique tant de nos installations que des trains électriques.

Progrès technologique

Avec par exemple, **l'automatisation et les innovations numériques**, ces progrès technologiques sont essentiels pour le secteur ferroviaire. L'automatisation du contrôle des trains et de la signalisation sont des facteurs clés pour rester compétitifs.

Développements européens

Les développements européens tels que la présidence belge du Conseil et les élections européennes influencent la politique et les investissements dans l'infrastructure ferroviaire. Infrabel participe à des initiatives visant à améliorer les services ferroviaires transnationaux.

Importance de la demande et saturation

Avec le développement du trafic ferroviaire dans les différents segments : trafic national voyageur, trafic international conventionnel, à grande vitesse et de nuit ainsi que du trafic de marchandises, certaines lignes, gares et/ou nœuds ferroviaires font face à des problèmes de capacité.

Dans le cadre de la confection des horaires pour les années 2024 et 2025, Infrabel a été dans l'impossibilité, jusqu'à la fin de certaines procédures de coordination, de s'accorder avec les candidats sur les sillons alternatifs proposés.

Infrabel a donc dû procéder à la déclaration de saturation de certaines parties de son infrastructure comme saturées à certains moments de la journée, en gare de Gand-Saint-Pierre, sur la ligne 25 ENTRE Vilvorde et Malines, la ligne 12 entre Y. Sint-Mariaburg et Y. Luchtbal et sur la ligne 167 entre Y. Athus-Nord et Y. Autelbas.

En conséquence, pour départager les demandes, Infrabel a appliqué les critères de priorité prévus par l'arrêté royal du 19 juillet 2019 relatif à la répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire et à la redevance d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire.

Conformément au Code ferroviaire (article 41), cela a conduit à la nécessité, endéans les 6 mois qui suivent la déclaration de saturation, d'analyses de capacité et de plans pour renforcer les capacités afin de lutter contre la congestion. Cette analyse de capacité est suivie par la présentation d'un projet de plan de renforcement des capacités, pour discussion au Conseil des Ministres et fixé dans un Arrêté Royal après approbation. Le plan de renforcement suite à la déclaration de saturation de la gare de Gand-Saint-Pierre a ainsi été approuvé et a donné lieu à la publication de l'arrêté royal du 12 décembre 2024.

Les analyses de capacité pour les infrastructures déclarées saturées suite à la final offer 2025 sont quant à elles en cours d'étude.

Bien qu'Infrabel puisse proposer des solutions aux problèmes de capacité, elles sont actuellement hors de son contrôle car ce sont les entreprises ferroviaires qui soumettent leurs demandes de capacité au gestionnaire d'infrastructure. Le contrat de performance d'Infrabel et le projet européen de refonte des horaires (le projet TTR ; Time Table Redesign), actuellement en discussion trilatérale, prévoient qu'à l'horizon 2030, le gestionnaire d'infrastructure sera capable de définir une stratégie de capacité (et donc un catalogue de sillons) basée sur les besoins exprimés par les opérateurs ferroviaires.

Emprunt auprès de l'Agence de la Dette

Le contrat de performance prend en considération un refinancement structurel du gestionnaire d'infrastructure mais également à charge d'Infrabel via un emprunt complémentaire jusqu'à 1 milliard d'euros courant alloué à la réalisation d'investissements pendant la période 2025-2029, pour la réalisation de grands projets bénéfiques à la mobilité. Il s'agit entre autres de financer l'aboutissement des chantiers du RER et de l'AXE 3 (Ottignies-frontière luxembourgeoise), des extensions dans les ports (Bruxelles, Gand, Anvers) pour soutenir le Modal Shift, ainsi que la mise à 4 voies de la ligne 50A Gand-Bruges.

Le conseil d'administration d'Infrabel a approuvé le 24 octobre 2023 une ligne de crédit de 1 milliard d'euros, et a décidé d'activer l'emprunt en tranches, qui consistent en une première tranche de 800 millions d'euros pouvant être activée à partir de 2025 et une deuxième tranche de 200 millions d'euros. Le conseil d'administration se réservait le droit de confirmer l'activation ou non de cette dernière tranche.

Le conseil d'administration d'Infrabel a approuvé le 26 novembre 2024 le remboursement anticipé de 100 millions d'euros de la première tranche de 2025 et a décidé de l'emprunter plus tard. Le conseil d'administration d'Infrabel ne s'est pas encore prononcé quant à l'activation ou non de la deuxième tranche de 200 millions d'euros. »

Cybermenaces

Elles constituent également un risque considérable, nécessitant des investissements dans la cybersécurité et la protection des infrastructures critiques, surtout compte tenu de l'importance croissante du transport militaire par rail.

5. RISQUES AUXQUELS LE GROUPE EST EXPOSÉE

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.

L'investisseur privé dans le projet Diabolo dispose d'un droit contractuel de mettre fin prématurément au partenariat public-privé (PPP) si le nombre de voyageurs sur une période de 12 mois reste considérablement en dessous des attentes et si plusieurs autres conditions contractuelles sont remplies.

L'investisseur privé a également contractuellement le droit de demander un ajustement de la redevance passager si le nombre de voyageurs sur une période de 6 mois est inférieur à 85 % des estimations initiales (ou si l'on peut raisonnablement s'attendre à ce qu'il soit inférieur). La dernière adaptation est entrée en vigueur le 1^{er} février 2023.

Depuis, le nombre de voyageurs a de nouveau augmenté, et cette tendance s'est poursuivie positivement en 2023 et 2024.

À l'heure actuelle, toutes les conditions contractuelles n'ont pas été remplies pour permettre une résiliation anticipée du contrat.

Compte tenu de l'augmentation du supplément passager depuis le 1^{er} février 2023, il n'y a en principe aucune possibilité pour l'investisseur privé de demander une augmentation de la redevance passager pendant une période de 3 ans après cette date.

Infrabel peut être confrontée à la difficulté d'obtenir les permis nécessaires à la réalisation de ses projets, ainsi qu'au risque de recours contre ces permis. La survenance de ces risques peut, le cas échéant, retarder la réalisation des projets concernés et compliquer le respect de la clé de répartition pour les investissements en région flamande et en région wallonne.

6. INNOVATION

Pour répondre à ses différents défis, Infrabel s'appuie sur la stimulation de l'innovation dans le cadre de ses différents métiers.

Elle se base notamment sur des réseaux diversifiés pour connaître et disposer des meilleures options en cours de développement. Grâce à son appartenance à plusieurs organisations internationales de gestionnaires d'infrastructure et d'entreprises ferroviaires, Infrabel peut suivre les innovations au niveau international résultant des programmes de recherche et de développement.

Infrabel s'appuie également sur la construction d'un écosystème inspirant et entrepreneurial en interne. Il favorise le développement et la mise en œuvre d'innovations qui lui sont propres et qu'elle déploie sur son réseau.

En ce qui concerne les collaborations avec les entreprises externes, Infrabel a remporté, en 2024, le « RailTech Innovation Award » dans la catégorie « Technology & Design » avec le « Mobile Balise Stop ». Cet appareil mobile, une première européenne, veille à la sécurité des personnes qui travaillent dans les voies. Il a été développé par Infrabel en collaboration avec Alstom et Zöllner Signal GmbH.

7. FILIALES

Le Groupe Infrabel repose sur l'expertise de près de 10.000 collaborateurs, répartis au sein de différentes entités. Chacune joue un rôle spécifique pour assurer la gestion, l'entretien, et le développement du réseau ferroviaire belge.

Notre structure juridique est la suivante :

Fin 2024, Infrabel détient une participation majoritaire dans quatre filiales :

- TUC RAIL SA, active dans le domaine des études de la voie et des travaux d'infrastructure ferroviaire ;
- le SPV Brussels Port SA ;
- le SPV Zwankendamme SA ;
- le SPV 162 SA¹.

En décembre 2024, la participation dans le Centre de Créosotage de Bruxelles SA a été vendue, mettant fin également à la participation indirecte en Woodprotect Belgium NV.

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 ;
- Greensky SA produit de l'énergie alternative en utilisant des éoliennes ;
- SPS Fin SA produit de l'énergie alternative en utilisant des panneaux solaires.

Infrabel est membre de quatre 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 ;
- le GEIE des utilisateurs de l'ERTMS.

Les GEIE relatifs aux corridors ont pour objet la promotion et le développement du transport de fret par chemin de fer. Le GEIE des utilisateurs de l'ERTMS est composé de gestionnaires d'infrastructure ferroviaire européens qui souhaitent mettre en œuvre l'ERTMS/ETCS de manière harmonisée et interopérable.

Via HR Rail SA de droit public, Infrabel a également une participation indirecte dans Rail Facilities SA, qui mène des activités « Procurement » au profit des membres du personnel en service et pensionné.e.s d'Infrabel, de la SNCB et de HR Rail, ainsi que des membres de leur famille.

¹Les 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 effectif de plusieurs A(I)SBL :

- L'ASBL Liège-Carex, qui réalise des études pour la construction d'un terminal trimodal (aérien, TGV et routier) à Liège Airport, et donc indirectement membre d'Eurocarex AISBL, qui travaille à la création d'un réseau de fret ferroviaire à grande vitesse avec des connexions vers les hubs aéroportuaires des pays de l'Union européenne.
- BENOR ASBL, qui est active dans le domaine de la certification et de l'assurance qualité du béton (armé).
- PROCERTUS ASBL, une association qui vise à promouvoir, sur le marché belge, la qualité des produits de construction et des processus et services connexes en mettant l'accent sur la durabilité et la soutenabilité. En 2024, les ASBL BE-CERT, OCAB-OCBS et PROBETON ont été fusionnées avec PROCERTUS ASBL.
- RailNetEurope (RNE) ASBL de droit autrichien, une association de gestionnaires d'infrastructure ferroviaire, d'organismes de répartition et de corridors de fret ferroviaire, qui vise à promouvoir et à faciliter l'aspect international des activités opérationnelles des gestionnaires d'infrastructure.
- European Rail Infrastructure Managers (EIM) AISBL, association internationale de gestionnaires d'infrastructure ferroviaire européens dont le but est d'améliorer et de développer l'infrastructure ferroviaire européenne, de stimuler le développement d'un réseau ferroviaire européen, de représenter les intérêts de ses membres auprès des institutions européennes et de fournir une plateforme pour les responsables des gestionnaires d'infrastructure ferroviaire.
- Association professionnelle Bewag, association regroupant divers acteurs actifs dans le domaine des wagons de marchandises, qui sert notamment de canal d'information entre les autorités européennes et ses membres.
- Agence Ecosphère ASBL de droit français, regroupant de nombreuses entreprises publiques (dont la SNCF) et privées actives dans le secteur ferroviaire et axées sur l'innovation, principalement dans le domaine du matériel ferroviaire logistique.
- Be.Face ASBL est un réseau d'entreprises qui œuvrent ensemble à l'insertion sociale et professionnelle de publics fragilisés, par des actions concrètes de proximité, et en collaboration avec les acteurs de terrain.
- The Shift ASBL, la plateforme belge pour le développement durable, qui est le point de contact national du World Business Council for Sustainable Development (WBCSD) et de CSR Europe.
- Voka ASBL, un réseau d'entreprises flamandes.
- Voka Metropolitan ASBL, un réseau d'entreprises de la métropole bruxelloise créé pour promouvoir, entre autres, la collaboration entre la Région flamande et la Région de Bruxelles-Capitale.
- AKT ASBL, antérieurement dénommée UWE ASBL, une organisation d'entreprises en région wallonne.
- BECI ASBL, une organisation d'entreprises en Région de Bruxelles-Capitale.
- CERRE ASBL, une association qui vise à contribuer à l'amélioration de la qualité de la réglementation, en particulier dans les secteurs de l'énergie, du développement durable, de la technologie, des médias, des télécommunications et de la mobilité.

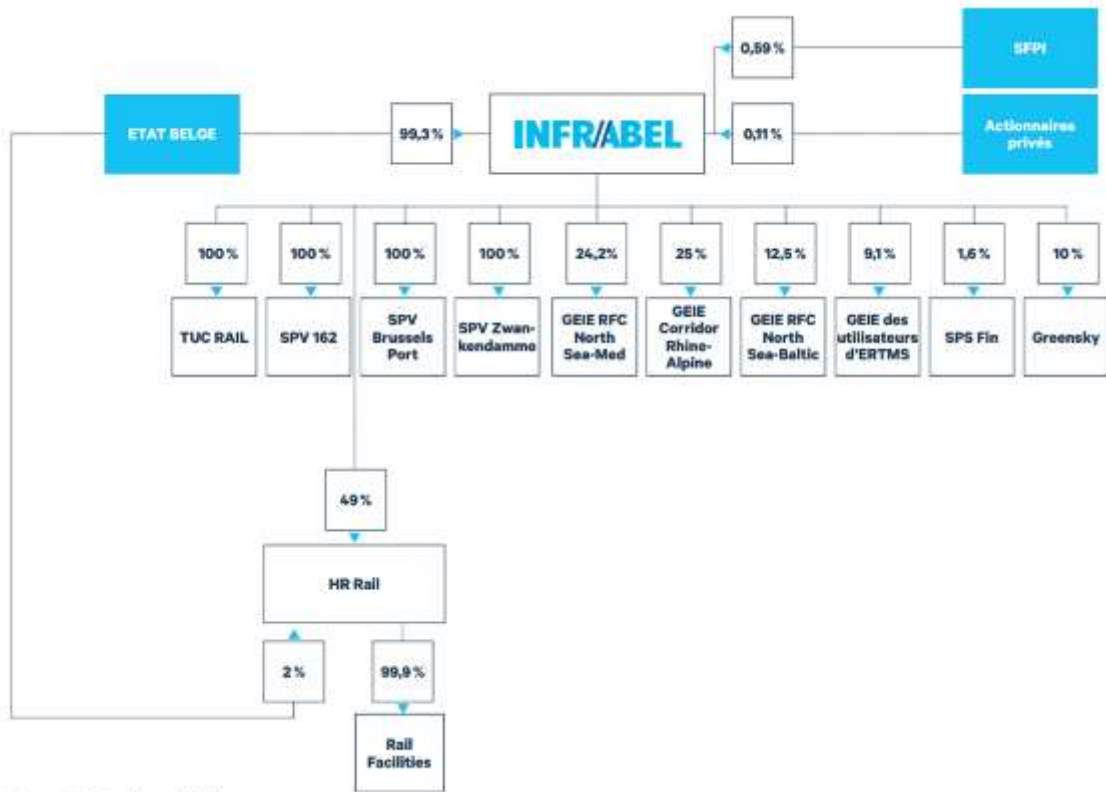
- OpenRail AISBL, une association qui a comme objectif de créer un espace collaboratif de l'innovation avec comme mission de promouvoir la création de solutions digitales pour le secteur ferroviaire, basée sur des logiciels open source.

Vous trouverez ci-dessous un aperçu des participations et des adhésions d'Infrabel² avec le pourcentage détenu ou représenté.

Entreprise	Pourcentage Infrabel		
	Direct	Indirect	Total
TUC RAIL SA	100,00 %		100,00 %
SPV 162 SA	100,00 %		100,00 %
SPV Zwankendamme SA	100,00 %		100,00 %
SPV Brussels Port SA	100,00 %		100,00 %
GEIE Corridor Rhine-Alpine	25,00 %		25,00 %
GEIE Rail Freight Corridor North Sea – Mediterranean	24,23 %		24,23 %
GEIE North Sea - Baltic Rail Freight Corridor	12,50 %		12,50 %
GEIE des utilisateurs de l'ERTMS	9,09%		9,09 %
HR Rail SA de droit public	49,00 %		49,00 %
Rail Facilities SA		49,00 %	49,00 %
SPS FIN SA	1,58 %		1,58 %
Greensky SA	10,00 %		10,00 %
Liège-Carex ASBL	10,00 %		10,00 %
Eurocarex AISBL		2,50 %	2,50 %
BENOR ASBL	2,27 %		2,27 %
PROCERTUS ASBL	4,76 %		4,76 %
RNE ASBL de droit autrichien	2,63 %		2,63 %
EIM AISBL	6,67 %		6,67 %
Association professionnelle Bewag	2,13 %		2,13 %
Agence Ecosphère ASBL de droit français	0,92 %		0,92 %
Be.Face ASBL	3,12 %		3,12 %
The Shift ASBL	0,21 %		0,21 %
Voka ASBL	0,01 %		0,01 %
Voka Metropolitan ASBL	0,20 %		0,20 %
AKT ASBL	0,02 %		0,02 %
BECI ASBL	0,06 %		0,06 %
CERRE ASBL	2,00 %		2,00 %
OpenRail AISBL	12,50 %		12,50%

² Le tableau reprend la liste des A(I)SBL et des organismes dans lesquels Infrabel est membre effectif. Infrabel est membres d'autres organismes, notamment la FEB, mais sans être membre effectif. Ces autres organismes ne sont donc pas repris dans le tableau.

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



Participations d'Infrabel hors A(D)SBL

DONNEES FINANCIERES



1. INTRODUCTION

Un certain nombre d'événements sont survenus au cours de l'exercice comptable 2024. Ils sont expliqués ci-dessous afin de permettre une bonne compréhension des comptes annuels :

- Le 11 mars 2025, le Conseil d'administration d'Infrabel a à nouveau établi les comptes statutaires 2023.

Infrabel a constaté qu'une créance sur l'État aurait dû être comptabilisée dans le cadre du Partenariat Public-Privé (PPP) Liefkenshoek Rail Link pour la période 2024-2032 (date de fin du contrat de performance). L'arrêté royal du 26 décembre 2022 approuvant le contrat de performance conclu entre l'État et la société anonyme du droit public Infrabel prévoyait une subside spécifique annuelle de 50,61 millions d'euros₂₀₀₈. Ce montant correspond au montant de la redevance de disponibilité qu'Infrabel doit annuellement au partenaire privé du PPP Liefkenshoek Rail Link.

En conséquence, les chiffres comparatifs 2023 relatifs au bilan dans les états financiers consolidés 2024 ont changé par rapport aux états financiers consolidés 2023³.

Une créance à long terme indexée supplémentaire a été comptabilisée pour un montant de 416.624.083,98 €.

La composante capital de la redevance de mise à disposition a pour contrepartie la rubrique Subsidés en capital pour 95.638.980,00 €.

Les composantes intérêts et entretien ont pour contrepartie la rubrique Produits à reporter pour un montant de 320.985.103,98 €.

Par ailleurs, la créance et ses contreparties ont été actualisées à hauteur de 65.985.684,45 €. Ce montant a été comptabilisé respectivement dans les Produits à reporter et les Charges à reporter. Pour l'actualisation de la composante capital, une compensation a été appliquée entre les Produits à reporter et les Charges à reporter pour un montant de 15.957.144,49 €.

Une créance à court terme de 51.749.823,21 € a également été enregistrée contre 8.947.833,17 € de subsidés en capital et 42.801.990,04 € de produits à reporter, qui ont été actualisés à hauteur de 1.619.218,53 €. A nouveau, une compensation de l'actualisation de la composante capital a été appliquée pour un montant de 279.971,92 €.

Ces écritures n'ont pas eu d'impact sur le résultat.

- Le 16 décembre 2024, la vente de la filiale Centre de Créosotage de Bruxelles SA à CCL Belgium SA est réalisée. Cette vente met également fin à la participation indirecte dans Woodprotect Belgium NV, une filiale de CCB SA. Par conséquent, tant CCB SA que Woodprotect Belgium NV ne font plus partie du Groupe Infrabel.

³ Dans ce cas, 31/12/2023 Restated est mentionné.

- Dans le cadre du contrat de performance signé en 2022, l'État a octroyé à Infrabel une dotation d'exploitation supplémentaire pour 2024 de 74,0 millions €₂₀₂₃ afin de lui donner les moyens nécessaires pour mener à bien ses activités d'exploitation.
- Le mécanisme lancé en 2022 pour encourager le transport ferroviaire de marchandises a entraîné également une perte au niveau de la redevance d'infrastructure en 2024 (21,0 millions €, dont 10,1 millions € qui consistent en une aide complémentaire relative à 2023, qui a été allouée seulement en 2024). Cette diminution de la redevance d'infrastructure a cependant été compensée par un subside. En 2023, un mécanisme similaire a été créé pour les trajets effectifs des trains de nuit sur le réseau ferroviaire belge du 1^{er} janvier 2023 au 31 décembre 2024. La perte de recettes en 2024 de 0,6 million € a été compensée par un subside.
- En 2021, Infrabel a été confronté à deux inondations. En 2024, des travaux de réparation ont encore été réalisés vu qu'ils n'avaient pas pu être intégralement finalisés au cours des années précédentes. Les coûts d'exploitation d'un montant de 0,8 million € ont été comptabilisés comme autres charges d'exploitation non récurrentes et les coûts d'investissements d'un montant de 0,7 million € ont été comptabilisés comme immobilisations corporelles. Des travaux de réparation sont également encore prévus en 2025 pour un montant estimé à 0,5 million €. Le surplus, estimé à 2,2 millions €, doit être remboursé à l'Etat belge. Ce montant a été comptabilisé au niveau des autres dettes.

Infrabel est assuré pour des incidents de ce type et a déjà reçu des compagnies d'assurance un montant de 25 millions €. L'État belge prendra les coûts restants éventuels à sa charge et a reçu un montant de 87,7 millions € du Fonds de Solidarité de l'Union européenne pour les dommages causés par les inondations en Belgique. En 2021, l'État belge avait versé 63,2 millions € à Infrabel au titre de préfinancement. En 2023, Infrabel a remboursé 20,6 millions € de ce montant à l'État belge.

2. COMPTE DE RÉSULTAT

	31/12/2024	31/12/2023
Chiffre d'affaires	843.157.343,13	875.187.323,02
Subsides d'exploitation	560.883.869,57	583.890.502,76
Production immobilisée	542.388.970,01	494.329.447,73
Autres produits d'exploitation	20.321.907,65	16.693.823,51
Produits d'exploitation avant subsides en capital	1.966.752.090,36	1.970.101.097,02
Approvisionnements et marchandises	-250.907.104,88	-227.767.202,01
Services et biens divers	-1.507.648.300,39	-1.512.105.896,63
Frais de personnel	-75.746.666,31	-73.191.070,93
Autres charges d'exploitation	-18.047.176,35	-25.052.763,21
Charges opérationnelles avant amortissements et pertes de valeur	-1.852.349.247,93	-1.838.116.932,78
Résultat d'exploitation avant subsides en capital, amortissements et pertes de valeur	114.402.842,43	131.984.164,24
Subsides en capital	794.869.024,09	774.723.608,35
Amortissements et pertes de valeur	-827.234.304,41	-806.743.463,01
Résultat d'exploitation	82.037.562,11	99.964.309,58
Produits financiers	71.632.577,38	65.850.414,05
Charges financières	-118.363.487,00	-122.024.179,90
Résultat financier net	-46.730.909,62	-56.173.765,85
Quote-part dans le résultat des entreprises mises en équivalence	86.268,45	2.318.561,93
Résultat avant impôts	35.392.920,94	46.109.105,66
Charges d'impôts sur le résultat global	-1.830.108,23	-1.849.342,90
Résultat de l'exercice	33.562.812,71	44.259.762,76
Ecarts actuariels sur les engagements postérieurs à l'emploi	-1.201.563,15	-10.195.274,29
Quote-part dans les autres éléments du résultat global des participations consolidées selon la méthode de mise en équivalence	328.737,80	-775.955,46
Ajustements à la juste valeur des dettes financières pour le risque de crédit propre	37.016.147,54	13.219.011,10
Sous-total des éléments non recyclables en compte de résultats dans les périodes futures	36.143.322,19	2.247.781,36
Total des autres éléments du résultat global	36.143.322,19	2.247.781,36
Résultat global de l'exercice	69.706.134,89	46.507.544,12
Résultat global de l'exercice attribuable aux:		
Actionnaires du Groupe	69.706.134,89	46.397.735,85
Tiers	0,00	109.808,27

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

L'exercice 2024 se clôture sur un résultat d'exploitation avant subsides en capital, amortissements et pertes de valeur de 114,4 millions €, contre 132,0 millions € en 2023, soit une baisse de 17,6 millions €.

Cette évolution s'explique par:

- une baisse des produits d'exploitation de l'ordre de 3,3 millions €,
- compensée en partie par une hausse des charges d'exploitation de l'ordre de 14,3 millions €.

La baisse des produits d'exploitation de 3,3 millions € peut s'expliquer par :

- une baisse du chiffre d'affaires de 32,0 millions €,
- une diminution des subsides d'exploitation de 23,0 millions €,
- compensées en partie par une hausse de la production immobilisée de 48,1 millions €,
- une augmentation des autres produits d'exploitation de 3,6 millions €.

La hausse des charges d'exploitation de 14,3 millions € peut s'expliquer par les éléments suivants:

- une hausse des approvisionnements et marchandises de 23,1 millions €,
- une hausse des charges liées au personnel de 2,6 millions €,
- compensée en partie par une baisse des autres charges d'exploitation de 7,0 millions € et
- une diminution des services et biens divers de 4,4 millions.

Total du résultat global de l'exercice

Les amortissements et les pertes de valeur s'élèvent à 827,2 millions €, soit une hausse de 20,5 millions € par rapport à 2023. La prise en résultat des subsides en capital s'élève à 794,9 millions €, soit une hausse de 20,2 millions €.

Le résultat financier est négatif et se chiffre à 46,7 millions €, c'est-à-dire une augmentation de 9,4 millions € par rapport à 2023. Les produits financiers s'élèvent à 71,6 millions €, dont 45,5 millions € en revenus d'intérêts liés aux placements, 23,9 millions € en ajustements à la juste valeur, 1,5 million € en autres produits financiers, 0,5 million € en dividendes perçus et 0,2 million € en résultats de change et écarts de conversion. Les charges financières s'élèvent à 118,3 millions €, dont 67,8 millions € de charges financières proprement dites liées aux dettes, 44,2 millions € en ajustements à la juste valeur, 3,9 millions € en résultats de change et 2,4 millions € en autres charges financières.

La quote-part dans le résultat net des entreprises mises en équivalence est positive et se chiffre à 0,1 million € (2023 : 2,3 millions €).

Les charges d'impôts sur le résultat global s'élèvent à -1,8 million € (2023 : -1,8 million €).

Le résultat de l'exercice s'élève à 33,6 millions € (2023 : 44,3 millions €).

Le total des autres éléments du résultat global de 36,1 millions € (2023: 2,2 millions €) résulte 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 résultat global de l'exercice est de 69,7 millions € pour l'exercice 2024 contre 46,5 millions € pour l'exercice 2023.

3. BILAN

	31/12/2024	31/12/2023 Restated
Immobilisations incorporelles & goodwill	1.381.022.209,99	1.371.744.437,63
Immobilisations corporelles	20.322.718.063,56	19.869.981.274,65
<i>Terrains</i>	<i>1.619.805.755,75</i>	<i>1.621.570.937,95</i>
<i>Constructions</i>	<i>590.345.993,77</i>	<i>610.809.802,63</i>
<i>Constructions ferroviaires</i>	<i>5.795.990.021,70</i>	<i>5.721.242.028,06</i>
<i>Infrastructure ferroviaire</i>	<i>9.360.274.156,60</i>	<i>9.104.388.575,35</i>
<i>Matériel roulant ferroviaire</i>	<i>96.125.245,84</i>	<i>87.647.218,64</i>
<i>Installations et équipements divers</i>	<i>669.718.915,30</i>	<i>628.843.046,58</i>
<i>Immobilisations corporelles en cours</i>	<i>2.190.457.974,60</i>	<i>2.095.479.665,44</i>
Participations mises en équivalence	18.551.138,61	18.136.132,37
Autres actifs financiers	525.654.133,91	524.393.858,80
Créances à plus d'un an	1.539.393.608,85	1.675.229.036,24
Instruments financiers dérivés	8.006.521,86	0,00
Actifs non courants	23.795.345.676,78	23.459.484.739,69
Stocks	307.946.887,25	312.385.622,22
Créances commerciales et autres débiteurs	469.933.524,22	429.184.124,39
Actifs sur contrats	32.172.715,19	25.104.412,17
Trésorerie et équivalents de trésorerie	625.160.519,62	516.193.882,29
Actifs courants	1.435.213.646,28	1.282.868.041,07
Actifs détenus en vue de la vente	170.000,00	170.000,00
Total actif	25.230.729.323,06	24.742.522.780,76
Capital	982.580.391,67	982.580.391,67
Primes d'émission	299.317.752,80	299.317.752,80
Réserves consolidées	89.629.841,25	23.365.729,60
Capitaux propres du Groupe	1.371.527.985,72	1.305.263.874,07
Intérêts minoritaires	0,00	4.475.356,49
Total des capitaux propres	1.371.527.985,72	1.309.739.230,56
Dettes pour avantages au personnel	120.363.434,40	118.909.703,37
Provisions	20.242.439,19	19.651.130,09
Dettes financières	3.165.552.860,95	2.671.206.889,57
Instruments financiers dérivés	27.289.465,03	41.265.201,41
Autres dettes	801.794.740,28	881.683.192,61
Passifs sur contrats	52.812.365,74	45.976.522,46
Subsides en capital	17.828.954.068,27	17.411.715.313,68
Passifs non courants	22.017.042.969,85	21.190.407.953,19
Dettes pour avantages au personnel	95.405.066,67	98.211.894,82
Provisions	41.767.187,54	29.745.657,40
Dettes financières	48.687.500,98	553.927.426,90
Dettes commerciales	643.627.910,77	597.835.878,89
Impôts et autres taxes	4.673.306,54	4.862.507,03
Dettes sociales	15.019.282,06	13.655.294,88
Autres dettes	121.706.307,78	120.145.491,19
Passifs sur contrats	111.187.526,70	90.701.796,19
Subsides en capital	760.084.278,45	733.289.649,71
Passifs courants	1.842.158.367,49	2.242.375.597,01
Total des capitaux propres et des passifs	25.230.729.323,06	24.742.522.780,76

Le total bilantaire consolidé du Groupe au 31.12.2024 s'élève à 25.230,7 millions €, soit une hausse de 488,2 millions € par rapport au bilan 'restated' de l'année précédente.

La structure bilantaire reste marquée par un volume important d'actifs immobilisés (23.795,3 millions €). Il s'agit essentiellement d'immobilisations corporelles (20.322,7 millions €), mais également d'immobilisations incorporelles (1.381,0 millions €), parmi lesquelles figurent le droit d'exploitation (1.085,3 millions €), les créances non courantes (1.539,4 millions €), les autres actifs financiers (544,2 millions €) et les instruments financiers dérivés (8,0 millions €).

La hausse des immobilisations corporelles de 452,7 millions € est due aux investissements réalisés en 2024.

Le reste de l'actif se compose d'actifs circulants (1.435,2 millions €), qui se composent de 625,2 millions € de trésorerie et équivalents de trésorerie, de 469,9 millions € de créances, de 307,9 millions € de stocks et de 32,2 millions € d'actifs sur contrats.

Le passif est composé de 1.371,5 millions € de capitaux propres, 22.017,0 millions € de passifs non courants et 1.842,2 millions € de passifs courants.

Les passifs non courants et courants se composent des subsides en capital pour 18.589,0 millions €, des dettes financières, y compris les instruments financiers dérivés, pour 3.241,5 millions €, des provisions et dettes pour avantages au personnel pour 277,8 millions € et des autres dettes, comme les dettes commerciales, dettes sociales, impôts, autres dettes et passifs sur contrats, pour un total de 1.750,9 millions €.

Fait le 22 avril 2025 à Bruxelles

Le président du Conseil d'administration

Administrateur délégué

CORPORATE GOVERNANCE

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