



Rapport annuel aux actionnaires

2020

infrabel.be



RAPPORT ANNUEL DU CONSEIL D'ADMINISTRATION À L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DES ACTIONNAIRES DU 19 MAI 2021

Ce Rapport annuel est établi conformément aux articles 3:5, 3:6, 3:65, 7:96, 7:203 et 7:220 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. Il intègre également le rapport de rémunération établi conformément à l'article 17 § 4 de la loi précitée. Le Conseil d'administration a l'honneur de vous faire rapport sur la situation et les résultats de la société relatifs à l'exercice comptable 2020, conformément aux prescriptions légales et statutaires.







Sommaire

Éditorial	5
Situation. Résultats. Evolution	7
1. Nos priorités, au cœur des événements marquants	8
2. Positionnement de l'entreprise et chiffres-clés	79
3. Événements importants survenus après la clôture de l'exercice	83
4. Circonstances susceptibles d'avoir un impact considérable sur le développement de l'entreprise	84
5. Risques auxquels l'entreprise est exposée	87
6. Recherche et développement	89
7. Filiales	90
Données financières	92
1. Modifications dans la présentation des comptes annuels et des règles d'évaluation	93
2. Compte de résultat	94
3. Bilan	98
4. Continuité	100
5. Affectation du résultat	101
6. Risques et incertitudes liés à l'utilisation d'instruments financiers	103
7. Missions complémentaires confiées aux commissaires	105
Corporate Governance	106
1. Conseil d'administration	107
2. Comité d'audit	112
3. Comité de Nominations et de Rémunération	114
4. Comité de direction	116
5. Contrôle	118
6. Mandats dans les filiales et sociétés à participation	121
Rapport de rémunération	124



ÉDITORIAL

L'année 2020 aura été exceptionnelle à plus d'un titre.

Il est bien sûr difficile de ne pas évoquer l'épidémie sanitaire liée au Covid-19 qui a frappé le monde de plein fouet. Pour endiguer la propagation du virus, des mesures radicales ont dû être prises, notamment le confinement et le télétravail qui sont devenus la norme. L'entreprise a ainsi dû revoir la planification de ses chantiers et son organisation interne. Cependant, tout au long de l'année, son personnel particulièrement motivé s'est adapté aux circonstances et a poursuivi avec toute la conscience professionnelle requise l'entretien et la modernisation du réseau et la circulation des trains.

Je tiens ici à remercier chaque collaboratrice et chaque collaborateur pour son courage et sa capacité d'adaptation dans cette situation particulièrement incertaine. J'ai la profonde conviction de pouvoir continuer à compter, en toutes circonstances, y compris les plus exceptionnelles, sur le dévouement d'un personnel fier de servir ses concitoyens et son pays.

Malgré ces événements, 2020 a été marquée par le lancement de notre très ambitieux plan stratégique GO ! qui guide la transformation de l'entreprise et positionne Infrabel comme un acteur incontournable au service de la mobilité de tous, tant des citoyens que des opérateurs, tout en poursuivant son ambition en terme de révolution technologique et son engagement durable et citoyen.

Les premiers exemples de ces mutations ne manquent pas. Je pense bien sûr à la poursuite de l'implémentation de l'ETCS, aux premières initiatives intégrant davantage l'Internet of Things, le Big data ou l'Intelligence artificielle, apportant une aide à la maintenance d'un réseau performant et à la sécurité de nos collaborateurs et collaboratrices, au recours aux techniques d'ingénierie ferroviaire les plus innovantes comme à Franière, sans omettre les nombreuses actions pour réduire notre empreinte écologique.

Tout cela n'aurait sans doute pas pu se faire sans tout l'immense travail effectué durant 15 ans par Luc Lallemand, qui a quitté l'entreprise en début d'année. Je tiens à le remercier chaleureusement au nom de l'entreprise, comme je tiens à exprimer ma gratitude au gouvernement pour sa confiance.

Je considère comme un privilège d'être à la tête de cette entreprise, l'une des meilleures de Belgique, et je suis enthousiaste à l'idée de poursuivre la tâche de bâtir avec chaque collaboratrice et collaborateur l'Infrabel de demain ! Ensemble, nous contribuons à une meilleure mobilité pour tous et nous offrons un réseau toujours plus sûr et performant à tous nos clients.



Benoit Gilson
Administrateur délégué





AVERTISSEMENT

Une partie des illustrations qui figurent dans le Rapport annuel ont été prises avant les mesures sanitaires liées à la Covid-19.



SITUATION. RÉSULTATS. ÉVOLUTION.



1. NOS PRIORITÉS, AU CŒUR DES ÉVÉNEMENTS MARQUANTS

Ce premier chapitre du Rapport relate chronologiquement les événements marquants qui ont ponctué 2020, en les mettant en liaison avec les priorités stratégiques d’Infrabel figurant au Plan d’Entreprise 2020-2024.



Créer de la valeur ajoutée pour tous nos clients



La sécurité
d’abord



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





Janvier // Février



NOUVEAU DÉFI POUR LUC LALLEMAND

Début janvier, le Conseil d'entreprise de la Société nationale des chemins de fer français (SNCF) et l'Autorité française de régulation des transports (ART) ont confirmé la nomination de Luc Lallemand à la tête de SNCF Réseau, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire française.

Luc Lallemand a pris ses nouvelles fonctions en tant que directeur de SNCF Réseau le 1er mars 2020.



Pour le remplacer à la tête d'Infrabel, notre Conseil d'administration a nommé Ann Billiau en tant que CEO ad interim. Elle a exercé cette mission jusqu'au 11 août.

À la base de la création d'Infrabel, après la scission des Chemins de fer ayant donné naissance à la SNCB-Holding, à la SNCB et à Infrabel, Luc Lallemand a profondément marqué l'entreprise. À sa tête durant quinze ans, il a en effet veillé au lancement réussi d'Infrabel et a su moderniser l'entreprise à un rythme soutenu.

Avec l'ambitieux plan stratégie Go! lancé fin 2019, Luc Lallemand a tracé le chemin pour le rail du futur et pour une relation optimale avec les clients.





UNE RÉVOLUTION DIGITALE ET INCLUSIVE

Fin janvier, les spécialistes d'I-ICT ont présenté une dizaine de projets digitaux innovants à leurs collègues, ainsi qu'à un panel d'étudiant.e.s et aux membres de l'asbl Interface3, un centre de formation pour femmes en recherche d'emploi dans le domaine informatique.

Une de nos ambitions est en effet d'augmenter et de renforcer la place des femmes dans l'entreprise, et notamment dans les métiers ICT. C'est pourquoi l'asbl Interface3 a été invitée à découvrir les projets et les possibilités de carrière au sein de notre département informatique.

Lors de cette journée, les innovations les plus prometteuses ont été présentées, comme par exemple le projet « Smarter M », qui a pour objectif la numérisation de l'ensemble de l'infrastructure, ou encore les projets de géolocalisation, le recours aux drones...

Les capteurs électroniques sur les voies, les signaux et la caténaire donnent aux opérateur.rice.s des indications sur l'état de l'infrastructure, de manière à prédire toute maintenance éventuelle.

La géolocalisation de collaborateur.rice.s à proximité d'un incident sur les voies (incendie, intrusion...) permet une intervention rapide.





INTRUSION SUR LES VOIES : UNE NOMINATION POUR LA CAMPAGNE DE SENSIBILISATION « THE FLOOR BY INFRABEL »

Infrabel s'investit depuis plusieurs années pour conscientiser chacun.e, jeunes et moins jeunes, aux risques d'un comportement dangereux le long des voies, aux passages à niveau et dans les gares.

Le non-respect des règles de circulation sur le domaine ferroviaire reste en effet un problème sociétal important, malgré tous nos efforts, ainsi que ceux de la police et de Securail (SNCB).

Pour atteindre les publics concernés, nous avons imaginé une expérience de sensibilisation originale basée sur la réalité virtuelle : « The Floor by Infrabel ». Les participant.e.s à cette expérience, des élèves de l'enseignement secondaire, étaient équipé.e.s de casques de réalité virtuelle et pouvaient marcher sur un podium vibrant. Ils étaient ainsi plongés dans une situation leur permettant de percevoir de manière réaliste les dangers du non-respect des règles sur le domaine ferroviaire et de prendre conscience des dangers d'une intrusion sur les voies.

Grâce à la qualité du contenu, de l'exécution, des effets démontrés, et à l'originalité du projet, cette expérience virtuelle « The Floor by Infrabel » a été nominée pour le Prix du public 2020 des Kortom Communicatie Awards. Cette année cependant, cette action de sensibilisation n'a pu être menée que cinq fois. Toutes les actions « The Floor by Infrabel » ont en effet été annulées à partir de mi-mars, en raison du contexte lié à la Covid-19.



« ENERGY », LE PROGRAMME DE BIEN-ÊTRE AU TRAVAIL SOUFFLE SA PREMIÈRE BOUGIE

Lancé en 2019, le programme de bien-être au travail « Energy » vise à améliorer le bien-être physique et mental de nos collaborateur.rice.s. Il s'articule autour de cinq thématiques (bouger plus, bien dormir, manger équilibré, valoriser et motiver les collègues). Certaines actions ont été réitérées en 2020, comme la « Tournée minérale », avec une participation en forte croissance. De nouvelles initiatives ont également vu le jour en 2020, comme l'édition spéciale du magazine « Energy », le mois du compliment, la semaine de l'ergonomie ou encore des actions de remerciement du personnel.





ACQUISITION D'UNE MACHINE DE HAUTE TECHNOLOGIE : LE COMBI 90 DE DGS

Après une série de tests et de formations suivies en Autriche, Infrabel a acquis fin janvier un nouvel engin moteur, le DGS 90 Combi. Celui-ci combine deux fonctions : avec le stabilisateur de voie (le DGS), le ballast peut être posé de manière à ce que la voie soit ancrée dans l'assiette (c'est-à-dire le terrain occupé par la voie). La profileuse de ballast permet quant à elle de laisser la voie traitée propre, après le bourrage permettant la compression du ballast sous les traverses.

Avec cette machine « deux-en-une », deux opérateurs suffisent aujourd’hui là où il en fallait quatre auparavant.





DES TRÉSORS

EN SOUS-SOL...

Pour éviter de voir les trésors du passé perdus lors de travaux, un examen archéologique précède toujours les grands chantiers. C'est ainsi que des fouilles ont eu lieu début d'année à Diepenbeek et à Aalter.

À Diepenbeek, pendant les travaux du projet « Spartacus » (aménagement de nouvelles liaisons ferroviaires dans le Limbourg), des archéologues ont mis à jour des fragments de l'âge du bronze, une meule pour broyer du grain datant de l'Antiquité, ou encore des traces de tranchées de la Deuxième Guerre Mondiale. Les fouilles se déroulent en collaboration avec le Musée gallo-romain de Tongres et les découvertes seront utilisées dans un but éducatif.

À Aalter et à Landeghem, l'aménagement de deux nouvelles voies ont mené les archéologues à trouver des vestiges de l'Antiquité et du Moyen-Âge. Silex, boucle et pointe de flèche en métal, mais aussi fossés, route ou palissade constituent quelques exemples de ces belles découvertes.

...ET EN SURFACE

Trois élèves de l'école technique de Boom ont réalisé un garde-corps unique en son genre. La passerelle piétonne surplombant la ligne ferroviaire 52 à hauteur du Krekelenberg devait en effet être rénovée en profondeur. Une collaboration entre Infrabel et l'école technique de Boom (*Provinciale Technische School*) a rapidement été conclue.





À notre demande, les étudiants de l'option Soudage ont conçu et réalisé une nouvelle barrière de sécurité. Inspiré par l'artiste belge surréaliste Magritte, leur projet intègre des éléments typiquement « magrittiens » tels que pigeons, silhouettes et chapeaux melons.

La barrière, pour laquelle Infrabel a apporté son soutien technique et financier, allie fraîcheur et esthétisme sur toute la longueur de la passerelle. Elle est non seulement belle à voir, mais aussi plus sécurisée.

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 !





Mars // Avril // Mai



COVID-19 : INFRABEL S'ADAPTE AUX MESURES SANITAIRES

Pour lutter contre le coronavirus, le Gouvernement a annoncé des mesures sanitaires et un confinement pour tout le pays dès le 12 mars. Notre entreprise s'y est immédiatement conformée en imposant le télétravail à ses collaborateur.rice.s et en mettant en place des protocoles de sécurité stricts pour assurer la santé et la sécurité de notre personnel et de nos fournisseurs sur le terrain.

Le 23 mars, un service de train d'intérêt national a été mis en place, permettant la continuité du service ferroviaire sur tout le territoire belge, tout en garantissant un niveau maximal de sécurité sanitaire pour les personnes amenées à devoir absolument se déplacer en train.

De plus amples informations sur cette crise inédite sont à lire dans l'article Focus sur la Covid-19 (p.83).



MOBILITÉ INTELLIGENTE : NOUS PARTICIPONS !

Deux événements nous ont permis de mettre la mobilité intelligente à l'honneur, au cours du mois de mars. Le premier est l'« Apps For Ghent » de Gand, un hackathon d'un jour où citoyens et développeurs sont mis au défi d'imaginer des solutions en utilisant les jeux de données disponibles (comme celles qui se trouvent sur notre portail *Open Data*). Le challenge de la dixième édition d'« Apps For Ghent » était le suivant : utiliser ces données pour rendre la vie et la mobilité plus agréables à Gand, et plus largement en Belgique.

Cet événement a été aussi l'occasion de présenter notre *Open Data*, ce portail que nous avons développé pour rendre accessibles et transparentes une série de données en lien avec la mobilité ferroviaire.

Infrabel a aussi participé à l'« Open Belgium », à Hasselt. Cette conférence annuelle réunit des orateurs de haut niveau, des experts et des passionnés d'*open data* et d'*open knowledge*. Il y est question des dernières tendances, d'innovations, des meilleures pratiques... Nos collègues ont eu une tribune pour y présenter notre *Open Data*.

POURQUOI UN OPEN DATA ?

Infrabel gère de nombreuses données publiques liées aux activités de l'entreprise et au réseau ferroviaire. Données sur la localisation géographique des voies et des passages à niveau, statistiques sur la sécurité, données sur la ponctualité... En tout, une soixantaine de jeux de données sont disponibles depuis 2018 sur un portail unique. Ces données numériques permettent de travailler de manière créative, donnant lieu à de nouvelles idées ou à des solutions inattendues.





ENTRE CIEL ET EAU : UN NOUVEAU PONT SUR LE CANAL ALBERT

Depuis fin avril, un nouveau pont ferroviaire enjambe le canal Albert. Ce pont surélevé remplace l'ancien pont de Kuringen, qui se composait de deux ponts séparés, l'un à côté de l'autre, avec une voie sur chaque pont. Cet ouvrage est le fruit d'un travail de haute précision réalisé par nos équipes. Il faudra attendre l'été 2021 pour qu'il soit complètement terminé, et que les cyclistes puissent emprunter sa nouvelle piste cyclable. Mais nous pouvons déjà nous réjouir des perspectives économiques et environnementales qu'apporte ce nouveau pont.

UN MODE DE TRANSPORT PLUS DURABLE

Il faut savoir que la hauteur et la largeur sous les ponts du canal Albert constituent aujourd'hui un goulot d'étranglement pour les grands cargos. Mais d'ici 2022, la Vlaamse Waterweg va augmenter de 2 m la hauteur des 62 ponts du canal, pour la faire passer à 9,10 m. C'est bien sûr déjà le cas du nouveau pont installé à Kuringen.

Tous ces travaux visent à faciliter la navigation intérieure sur le canal Albert. Les grands navires pourront désormais entrer dans le canal en toute sécurité et sans encombre, favorisant ainsi un mode de transport plus sûr, plus durable et moins cher que le transport routier.





« WE NEED YOU » : LA PANDÉMIE N'A PAS ARRÊTÉ NOS RECRUTEMENTS

Depuis 2018, nous avons entrepris la plus grande action de recrutement de notre histoire. L'objectif de notre campagne « We need you » était d'engager 1.400 nouvelles recrues. En effet, de nombreux.ses collaborateur.rice.s vont partir à la retraite dans les années à venir, si bien que pour 2020, il nous restait environ la moitié à recruter, avec une priorité pour les technicien.ne.s, ingénieur.e.s, Safety/Traffic controllers et informaticien.ne.s.

Il n'était pas question pour nous de stopper cet élan pendant les mois de confinement ! Notre entreprise a ainsi pu compter sur la créativité de ses recruteurs et recruteuses, ainsi que sur leur efficacité pour relever le défi. Malgré l'annulation de nombreux *Job Days*, salons et bourses d'emploi organisés par les hautes écoles et les universités en raison de la pandémie, ils.elles ont fait appel aux outils numériques et ont pu continuer à recruter les nouveaux talents dont nous avons besoin.

Sur les réseaux sociaux, leur message se voulait direct et volontaire : « Nous sommes un employeur de choix qui engage, même durant cette période ! »

Le contexte sanitaire a également bousculé les habitudes de formation. Nos collègues ont dès lors pris une série d'initiatives pour maintenir le cap en la matière. Ils.Elles ont par exemple proposé des cycles de webinaires « Made in //Academy », ont poursuivi les formations en ligne en langues, ou encore donné accès à une plateforme de cours virtuelle sur la communication, le leadership...



RETOUR DU PRINTEMPS...ET DES « MAUVAISES HERBES »

Début d'année, nous avons sollicité les membres d'Infrabel pour un vaste appel aux bonnes idées en faveur de la biodiversité. A l'occasion de la Journée Mondiale de la Biodiversité, le 22 mai, nous avons d'ailleurs tenu à les remercier. Le nombre d'idées reçues nous a en effet confirmé combien nos collègues sont attaché.e.s à un lieu de travail écologique.

MAUVAISES HERBES : ALTERNATIVES AUX HERBICIDES

Parmi les pistes déjà mises en place figurent les techniques durables de désherbage lors de l'entretien de nos infrastructures. En avril, nous avons lancé la campagne « Désherbage 2020 » car nous voulons limiter autant que possible l'utilisation des herbicides.

Ainsi, partout où c'est possible, nous remplaçons ceux-ci par des techniques alternatives respectueuses de l'environnement, comme la fauche mécanique, le désherbage manuel ou encore des techniques thermiques...

Néanmoins, nous ne pouvons encore exclure complètement l'usage des herbicides. En effet, le désherbage est une opération importante pour la sécurité ferroviaire, en cas de croissance excessive des « mauvaises herbes ». Lorsque la sécurité est en jeu et qu'il n'existe pas d'autre solution, une demande est faite auprès des autorités régionales pour obtenir une dérogation et pouvoir traiter les installations avec les anciennes méthodes, en nous référant aux critères de sécurité de l'exploitation ferroviaire.





NOS TALUS FONT LE BONHEUR DE LOCATAIRES QUADRUPÈDES

À certains endroits, nous faisons appel à des « jardiniers » un peu particuliers : des moutons que nous laissons paître sur nos talus. Par exemple à Herve, le long de la ligne à grande vitesse, un éleveur local a installé un troupeau de moutons. L'endroit choisi est fait de pentes raides, difficilement accessibles, et très risquées pour un débroussaillage mécanique par nos agent.e.s. Nous avons installé des clôtures et donnons en location les talus pour une somme modique. Les moutons font le reste...



L'INTELLIGENCE ARTIFICIELLE : INFRABEL A LA POINTE !

La reconnaissance par intelligence artificielle n'est plus réservée à la science-fiction ou aux géants du web. Dans le cadre de leurs recherches en intelligence artificielle, nos ingénieur.e.s informatiques ont développé plusieurs outils en la matière. Ceux-ci sont par exemple une aide à la maintenance d'un réseau performant et moderne. Ils participent aussi à accroître la sécurité de nos collaborateurs.rice.s.

GAIN DE TEMPS PRÉCIEUX POUR IDENTIFIER DES ASSETS

De l'assiette à la caténaire, le catalogue des pièces que nous utilisons pour le bon fonctionnement de notre réseau est gigantesque ! Des milliers de références impossibles à mémoriser quand il faut passer commande... Aujourd'hui, nos collègues peuvent identifier un objet ou un élément de notre réseau (nous les appelons les « assets ») à l'aide d'une simple tablette ou d'un téléphone mobile. Le système mis au point par notre équipe informatique vise une reconnaissance instantanée, quel que soit l'angle de la prise de vue ou le sens dans lequel la pièce est présentée.

DES INNOVATIONS POUR LIMITER LA PROPAGATION DU CORONAVIRUS

Nos ingénieur.e.s ont aussi travaillé sur deux projets liés à la sécurité de nos collègues : la reconnaissance par capteurs du port des équipements de protection individuelle, et la détection de scènes dangereuses (telle que la chute d'un.e technicien.ne sur les voies).





La crise sanitaire a cependant réorienté leurs recherches vers les besoins sanitaires. Ainsi, en un temps record, l'équipe informatique a conçu et développé plusieurs outils destinés à limiter la propagation du coronavirus.

Parmi les technologies et outils développés par nos collègues en complément des gestes barrières et la distanciation sociale, citons entre autres :

- Le « Infrabel Corona DoorHandle », un outil permettant d'ouvrir une porte sans devoir la toucher
- Des masques faciaux 3D
- Des capteurs thermiques installés à l'entrée d'un site pour vérifier la température des collègues
- L'intelligence artificielle pour contrôler le respect de la distanciation sociale, le nombre de personnes dans un espace fermé
- Ou encore l'intelligence artificielle pour détecter l'utilisation correcte des masques faciaux...

ON EN PARLE À TRAVERS LE MONDE !

Au terme d'une phase-test au sein de l'un de nos bâtiments bruxellois, nous avons mis nos innovations en œuvre sur cinq sites-pilotes. Utilisés dans le plus strict respect de la Réglementation Générale sur la Protection des Données (RGPD), nos outils placent Infrabel parmi les premières entreprises à mettre ce type d'aide à disposition du personnel.

De Malaisie aux États-Unis, d'Inde au Nigéria, nos solutions technologiques « spécial coronavirus » ont d'ailleurs fait l'actualité dans de nombreux médias étrangers !





NOS CHEMINOT.E.S SOUS LES FEUX DES PROJECTEURS

Depuis le début de la crise sanitaire, aux côtés du personnel médical, de la police, des caissiers et caissières..., nos collègues ont poursuivi leur mission sans relâche. Sur le pont 24h/24, 7j/7, ils.elles ont permis à l'économie de notre pays de continuer de tourner et aux personnes qui exercent un métier essentiel de rejoindre leur lieu de travail.

En ce mois de mai, nous avons voulu leur donner une visibilité particulière. De Gand à Liège, de Bruxelles à Arlon, de Denderleeuw à Ciney..., nos porte-paroles ont accompagné des journalistes sur nos différents sites durant une semaine particulièrement intense et riche.

MERCI COLLÈGUES !

À côté des actions médiatiques, une grande campagne appelée « Merci collègues » a été lancée pour remercier tous les membres du personnel pour leur engagement et leur travail exemplaire. Cette campagne a débuté avec l'habillage de la façade du South city à Bruxelles. Déclinée sur les réseaux sociaux, elle visait aussi à mettre en avant le personnel auprès des citoyen.ne.s belges





Juin // juillet



AMELIORER LA SECURITE AUX PASSAGES A NIVEAU

Dans le cadre de nos actions pour améliorer la sécurité aux abords des passages à niveau, le partenariat avec des fournisseurs de services de navigation est très prometteur.

NOS PASSAGES À NIVEAU RÉFÉRENCÉS SUR WAZE, FLITSMEISTER ET COYOTE

Depuis 2020, nos passages à niveau sont référencés sur les applications de navigation Waze, Flitsmeister et Coyote, y compris ceux situés dans les zones portuaires. Objectif de cette collaboration avec ces fournisseurs de services de navigation : réduire les accidents aux passages à niveau par la diffusion d'un signal d'avertissement en amont d'une intersection avec le rail.

Le franchissement délibéré du feu rouge à hauteur d'un passage à niveau reste en effet la cause n° 1 d'accident. Grâce au signal d'avertissement donné par les applications de navigation, nous voulons inciter les conducteurs à davantage de vigilance. Car l'on sait que relever le niveau d'attention est déterminant lorsqu'il s'agit d'éviter un accident.

Infrabel a été l'un des premiers gestionnaires d'infrastructure européens à collaborer, à cette échelle, avec Waze. Rien que cette application touche quelque 1,6 million de conducteurs connectés. Infrabel est aussi l'un des premiers gestionnaires d'infrastructure ferroviaire en Europe à avoir mis à disposition les coordonnées des passages à niveau situés en zone portuaire !

Ces avancées ont été rendues possibles grâce à notre politique *Open data* puisque les coordonnées GPS des passages à niveau publics belges y sont disponibles.





NOS PASSAGES À NIVEAU SOUS LA LOUPE AVEC « KIJKUIT »

Le 20 juin, la sécurité aux passages à niveau était le thème central de « Kijkuit », une émission de la chaîne de télévision flamande Eén ! tournée en collaboration avec la Police des Chemins de fer. Elle a permis d'ouvrir encore un peu plus grande la fenêtre sur nos efforts pour renforcer la sécurité aux passages à niveau.



CLAP DE FIN POUR NOTRE PROGRAMME « I-ICT TRAINEESHIP » 2019-2020

Nos jeunes recrues, fraîchement diplômées ou avec très peu d'expérience, sont arrivées au terme de leur programme d'intégration au sein de notre entreprise. L'« I-ICT Traineeship » est un parcours découverte de neuf mois destiné à leur faire découvrir notre univers ICT, à enrichir leurs connaissances, à rencontrer leurs futur.e.s collègues, et à mobiliser leur créativité dans le cadre de « l'Innovation Track ».

Organisé cette année en format hybride (en partie en ligne), cet événement tout à fait original les mettait au défi d'imaginer une solution innovante à un besoin business d'Infrabel. Quatre équipes se sont affrontées, encouragées et challengées à la fois par des coaches du département informatique et des sponsors du business.

Nos jeunes talents ont pu présenter leurs propositions lors d'une clôture placée sous le signe de la technologie et de l'ingéniosité. Le projet *CallsTranscriber*, par exemple, retranscrit de manière automatique des appels d'urgence enregistrés. Cet outil viendrait alléger le travail des investigateurs devant habituellement retrancrire manuellement les appels d'urgence. Un tout autre projet présenté a consisté en l'organisation d'un *car sharing*, permettant la réduction du parc automobile d'Infrabel. La présentation des quatre propositions s'est faite le 3 juillet, devant un public de managers conquis.es, tant par leur créativité que par le concept et le format hybride.

ET COUP D'ENVOI 2020-2021 !

Ce format, nous avons décidé de le reprendre pour le parcours « I-ICT Traineeship » 2020-2021. Le coup d'envoi de celui-ci a été donné le 30 septembre. En tout, 24 jeunes fraîchement diplômé.e.s et motivé.e.s ont entamé leur parcours de découverte de l'environnement Infrabel. Ce lancement s'est fait en ligne, avec des présentations et vidéos permettant au management et aux *Trainees* de faire connaissance.

Chaque stagiaire s'est vu.e attribuer un parrain ou une marraine pour que son intégration dans l'entreprise se déroule le mieux possible.





LIGNES HORS SERVICE ? PLACE A LA MOBILITE DOUCE !

Grâce à une nouvelle convention conclue entre Infrabel et la Région wallonne, 90 km de lignes hors services vont se transformer en RAVeL dans les prochaines années. D'autres lignes viendront compléter le tableau à Cuesmes, Libramont, Trois-Ponts, Nivelles ou encore Mariembourg. Infrabel va ainsi concéder à la Région la gestion et l'entretien d'anciennes lignes ferroviaires réparties sur 18 sites. Cette mise à disposition comprend aussi bien les terrains que les ouvrages d'art (ponts, tunnels, tranchées...).

En traitant directement avec la Région wallonne en matière de concession d'anciennes infrastructures ferroviaires, plutôt qu'au niveau communal, nous facilitons et favorisons notre rôle d'acteur-clé de la mobilité en Belgique. Coopérer au développement d'un réseau cyclable fait partie de notre politique de responsabilité sociétale.

Le 30 juin, la presse a visité un des tronçons concernés par ce projet, sur la L138 entre Gerpinnes et la gare de Châtelet, en présence des ministres François Bellot et Philippe Henry.



Les journalistes ont pu assister à un moment décontractant : les deux Ministres de la Mobilité (au fédéral et à la Région) et les bourgmestres de Gerpinnes et Châtelet ont enfourché un vélo électrique et parcouru 1 km.



912 COLLEGUES CONTRE LE CORONAVIRUS

Infrabel a encore une fois pu compter sur la solidarité de ses collaborateurs.rices ! Avec la SNCB, YPTO, TUC RAIL et HR Rail, 912 collègues du groupe ferroviaire se sont mobilisé.e.s pour parcourir 486.262 km de marche, de course à pied ou à vélo. Cette action de parrainage, qui a pris fin le 30 juin, a permis de récolter 47.736 euros pour Médecins Sans Frontières. Ce montant est consacré à la lutte contre le coronavirus en Belgique.



« WORKS PLANNING » : PREMIER PORTAIL D'INFORMATION POUR LA PLANIFICATION DES CHANTIERS

Fruit d'une collaboration entre différents services d'Infrabel, le nouveau portail de planification des chantiers « Works Planning » rassemble désormais toute la documentation nécessaire à la rédaction des demandes de travaux sur les voies. Les informations, distribuées avant via différentes sources par les directions, sont maintenant centralisées.

Planifier des travaux n'est pas une mince affaire. L'impact de ceux-ci sur le trafic ferroviaire national et international exige la collaboration de nombreux intervenants et un très long délai de préparation. Le processus commence six années avant l'exécution du chantier ! Toute cette organisation permet d'une part d'assurer des plannings stables à long terme, d'autre part d'effectuer un ensemble de travaux sur le même site dans un même laps de temps.

« Works Planning » vise à apporter tout le support nécessaire aux nombreux intervenants dans ce processus en constante évolution.



PORT D'ANVERS : RENOUVELLEMENT DES AIGUILLAGES D'UNE IMPORTANTE LIGNE DE FRET A EKEREN

Pendant le week-end de Pentecôte, trois aiguillages datant des années 80 ont été renouvelés sur une ligne de fret importante vers le port d'Anvers, la ligne 27A, à Ekeren. Plus durables, plus faciles à entretenir et plus silencieux que les anciens, ces nouveaux aiguillages ont été réalisés sur mesure dans notre unique atelier de production d'aiguillages à Bascoup.

Les travaux ont été accomplis à l'aide d'une des plus grandes machines ferroviaires sur chenilles de Belgique, un *tracklayer*. Celle-ci a permis de transporter, une par une, ces énormes pièces de 50 t et de 45 m de long, pour qu'elles viennent remplacer les anciens aiguillages. Au cours du même week-end, la caténaire a également été suspendue et une partie de la signalisation a été modifiée.

DOUBLER LE TRANSPORT FERROVIAIRE DU PORT D'ANVERS POUR 2030

L'infrastructure ferroviaire du port d'Anvers assure actuellement le transport d'environ 7% des conteneurs maritimes. Le port a l'ambition de porter ce pourcentage à 15% d'ici dix ans.





Au total, Infrabel investit près d'1 million d'euros dans ces travaux pour assurer le bon fonctionnement des trains de marchandises à destination et en provenance du port d'Anvers, et ainsi favoriser un transfert modal en faveur du climat et d'un désengorgement des routes.

Anvers est située au carrefour central de trois corridors ferroviaires européens de fret. Le port compte environ 1.000 km de voies ferrées. En 2019, 24 millions de tonnes de fret ont été transportées par chemin de fer, soit 130 trains de marchandises par jour. L'importance du rail dans le port d'Anvers parle donc d'elle-même.



COUPURE TOTALE DE LIGNE TEMPORAIRE SUR LA LIGNE 34 : L'UNION FAIT LA FORCE

Sur la ligne Hasselt-Tongres-Liège, un beau travail de coordination de différents chantiers a été mené du 4 au 12 juillet. Chaque fois que c'est possible, nous combinons en effet différents types de travaux, réalisés par différentes équipes dans les voies.

UN PLANNING CHARGÉ MAIS TRÈS BIEN PRÉPARÉ

Grâce à une gestion des plannings extrêmement rigoureuse, les différentes équipes se sont succédé sans jamais se gêner l'une l'autre. Chaque équipe se déplaçait phase après phase, vers la partie suivante après avoir achevé sa tâche sur une partie du trajet. Ces équipes coordonnées ont ainsi pu contribuer, avec leurs expertises propres, à plus de sécurité sur le rail et sur la route.

CÔTÉ WALLON

À Liège, nos équipes ont terminé d'importants travaux de modernisation entamés en 2019 : la finalisation de nouveaux rails et de leurs fixations dans les tunnels ferroviaires du centre de Liège. En même temps, le ravalement et le rehaussement des quais en gare de Liège-Saint-Lambert se sont poursuivis, et les caténaires ont été renouvelées. À Milmort, deux passages à niveau ont été remplacés par un pont.

CÔTÉ FLAMAND

Depuis janvier, nous remplaçons les sept passages à niveau à Diepenbeek par trois ponts, un tunnel et une piste cyclable. Ces interventions doivent améliorer la sécurité, la ponctualité et la mobilité dans la région. Cinq de ces passages à niveau se trouvent d'ailleurs sur le trajet commun avec la future ligne de tram rapide entre Hasselt et Maastricht, qui fait aussi partie du « Projet Spartacus ».

Nous avons aussi profité de la coupure pour réaliser des travaux de renouvellement et d'entretien de l'infrastructure, ainsi que des travaux à la caténaire.

DÉPLOIEMENT DU SYSTÈME ETCS ENTRE HASSELT ET BILZEN, ET ENTRE BILZEN ET TONGRES

La même semaine, les collègues de l'ETCS ont poursuivi de leur côté le déploiement du système européen de sécurité ETCS (*European Train Control System*). Ils. Elles ont ainsi réalisé les travaux nécessaires pour installer à terme 66 nouveaux signaux entre Hasselt et Bilzen, et entre Bilzen et Tongres.





REPARATION DU PONT RUPEL EN UNE SEULE NUIT

L'ouvrage d'art qui enjambe le Rupel, à Boom, est un pont mobile. Ses 550 tonnes pivotent horizontalement, environ douze fois par jour, pour laisser passer les navires. Cette utilisation intensive a soumis le mécanisme de rotation, dont le coussinet est un élément crucial, à une usure importante. L'ouverture du pont étant souvent difficile, ce goulet d'étranglement était devenu néfaste pour la ponctualité des trains et la régularité du trafic fluvial.

Après quelques entretiens et réparations temporaires, il devenait donc urgent de remplacer le coussinet par une solution définitive.



EXPERTISE, INNOVATION ET AUDACE

Avec l'aide d'un entrepreneur externe, nos ingénieurs industriels ont fait preuve de créativité et imaginé une solution innovante. Ils ont conçu un nouveau coussinet sur mesure. D'une taille de 80 x 80 cm, celui-ci se compose d'un seul ensemble, ce qui le rend plus solide et moins sensible aux perturbations.

Il a ensuite fallu trouver une solution pour mettre en place cette pièce très lourde. Nos ingénieurs ont alors fait preuve d'audace en créant une ouverture dans le chemin de service du pont et en y faisant descendre perpendiculairement le coussinet. Pour ce faire, ils ont pu compter sur l'aide et sur l'expérience de leurs collègues de la caténaire d'Anvers-Ouest. Ceux-ci sont venus sur place avec un train de travaux spécial équipé d'une grue télescopique.

Dans la nuit du 7 juillet, une folle course contre la montre a donc démarré entre 23 heures et 6 heures du matin, heure à laquelle les trains devaient à nouveau pouvoir emprunter le pont en toute sécurité, et les navires pouvoir poursuivre leur navigation.

Le coussinet a été déposé au millimètre près jusqu'à son emplacement. Une fois la mise en place et le montage effectués, le pont a pu à nouveau pivoter.





LE PONT FERROVIAIRE JAN BOGAERTS FAIT PEAU NEUVE

En mars, de nombreux travaux de renouvellement et d'entretien avaient commencé sur la ligne ferroviaire 53 Malines-Termonde, en collaboration avec TUC RAIL. Cependant, le coronavirus nous a constraint.e.s à interrompre momentanément les travaux. Ceux-ci ont finalement pu être achevés fin juillet.

Pas moins de 23 km de voies, environ 40 km de caténaire, plus de 26.000 traverses, environ 20.000 tonnes de gravier (ballast), 24 km de câblage et 85 signaux ont ainsi été renouvelés.

PONT FERROVIAIRE UNIQUE MAIS COMPLEXE

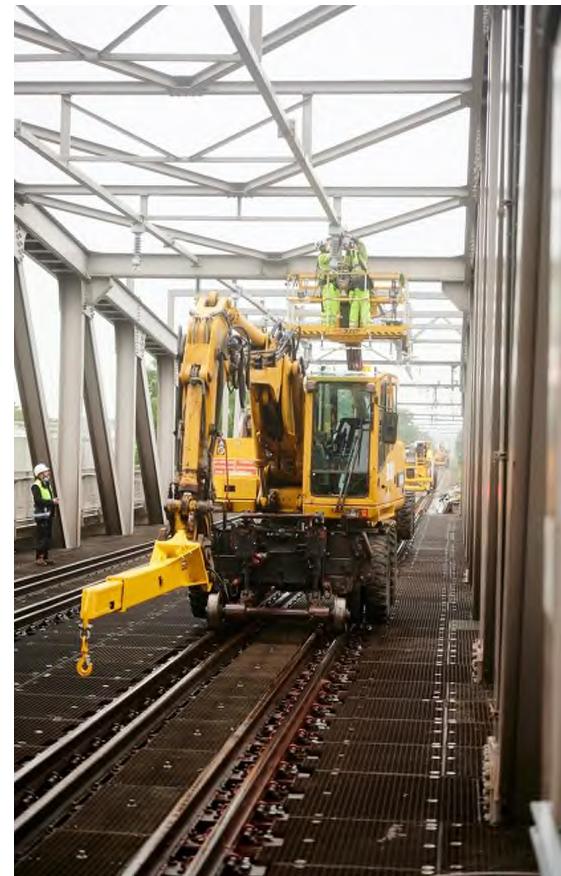
Ces travaux resteront dans les mémoires d'Infrabel pendant longtemps vu les défis techniques qu'ils ont représenté pour nos équipes techniques. Neuf grues ont dû y être mobilisées !

Les ponts Jan Bogaerts - l'un est un pont routier, l'autre un pont ferroviaire - sont des « ponts basculants » : leur tablier peut être relevé presque perpendiculairement. Seuls quatre ponts ferroviaires de ce type existent en Belgique, ce qui les rend assez uniques. Uniques, mais plutôt complexes... Lorsque le pont ferroviaire s'ouvre, les câbles de la caténaire doivent être écartés pour faire place au tablier de pont qui se lève. Cette construction nécessite de nombreuses pièces mobiles, ce qui signifie un risque de défaillance plus grand que pour les ponts fixes.

Cela peut donc sérieusement perturber le trafic ferroviaire et la navigation. En 2019, cinq pannes différentes avaient causé pas moins de 3.000 minutes de retard sur les voies. Il était donc grand temps de renouveler le pont.

Une fois ces travaux achevés, le pont ferroviaire a été rouvert à l'ensemble du trafic ferroviaire le 27 juillet.

Bientôt, les deux ponts pourront être commandés à distance depuis Zemst et ils seront dotés d'un système de *back-up*. De cette manière, ils pourront continuer à fonctionner correctement, même en cas de dérangement technique. Grâce à cette collaboration avec De Vlaamse Waterweg, nous assurerons une circulation des trains plus ponctuelle et une navigation plus fluide !





Les deux ponts dits Jan Bogaerts
(pont ferroviaire et pont routier) à
Kapelle-op-den-Bos



RENDRE NOS CHANTIERS PLUS SURS, C'EST L'AMBITION DE SAFER-W

Le déploiement du système de sécurité automatique européen *European Train Control System* (ETCS) sur notre réseau nécessite de repenser nos principes de sécurité. Nous avons lancé un programme ambitieux en ce sens : Safer-W. En automatisant et en fiabilisant une série de mesures, il s'agit de limiter les risques d'erreurs humaines et d'améliorer l'environnement de travail.

NOS PROCÉDURES ACTUELLES : UN POTENTIEL D'AMÉLIORATIONS

Actuellement, le personnel qui travaille dans les voies, régulièrement entre les trains, est surtout protégé par des moyens humains (procédures, factionnaires). L'absence de garde-fou peut ainsi créer des situations dangereuses en cas d'erreur humaine commise sur le terrain ou dans le poste de signalisation. Le nouveau programme Safer-W veut s'attaquer à cette problématique. Partie intégrante de « Safety First », une des six priorités de notre plan stratégique, il apportera du changement dans la manière d'aborder la sécurité, au bénéfice de tout le personnel sur le terrain, mais aussi la sécurité du trafic ferroviaire pour se rapprocher davantage encore des standards européens.

Ces initiatives tiendront aussi compte de deux autres priorités : maximiser l'efficacité lors de la réalisation des travaux et minimiser leur impact sur le trafic ferroviaire.

PHASE DE DÉMARRAGE EN COURS

Après une mise en route en 2019, un deuxième séminaire a eu lieu en juin 2020. Car pour un programme d'une telle ampleur, il était essentiel d'impliquer pleinement les différents acteurs concernés. Surtout pour voir si tous les besoins permettant d'éviter les situations dangereuses avaient été couverts. Il s'agit maintenant de structurer le programme, d'identifier les ressources et de démarrer petit à petit. Le déploiement de Safer-W durera plus de cinq ans et comprendra divers développements dans plusieurs domaines.



TEMPERATURES EN HAUSSE : NOUS SOMMES PRÉT.E.S

Les climatologues ont prévenu : les changements climatiques, et notamment les températures de plus en plus extrêmes, risquent de se poursuivre, voire de s'intensifier. Ces phénomènes sollicitent énormément nos infrastructures ferroviaires et les rendent plus vulnérables. Face à ces conditions exceptionnelles, nous agissons sur tous les plans : mesures préventives, équipes d'interventions mobiles, ou encore exploration de nouvelles solutions.

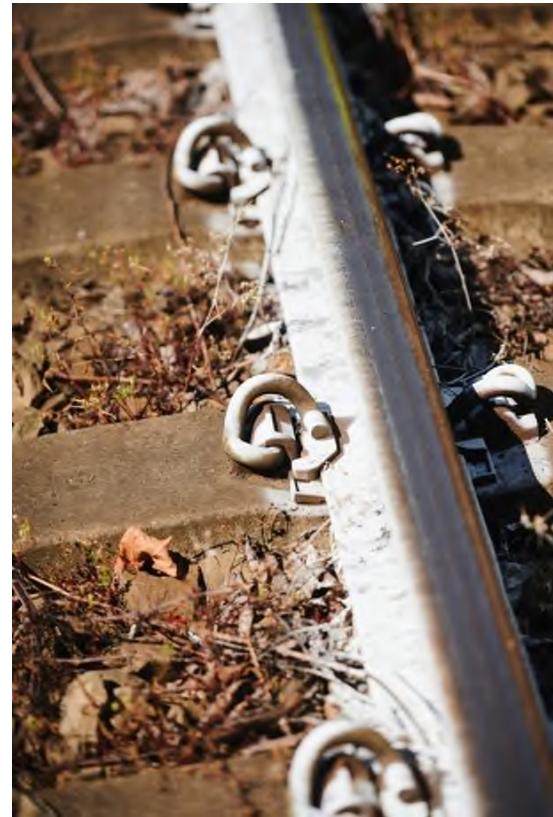




DES RAILS PEINTS EN BLANC POUR LA PREMIÈRE FOIS

Chaque été, Infrabel organise des visites techniques « chaleur » sur son réseau. Nos agent.e.s parcouruent chaque kilomètre de voie - plus de 6.000 km ! - pour vérifier que le rail ne se dilate pas sous l'effet de la chaleur. La voie est composée des rails (métal), du ballast (pierres) et des traverses (en béton ou en bois). Ces éléments emmagasinent la chaleur. Souvent, la température sur les voies peut dépasser de près de 20°C la température ambiante. Alors, le métal se dilate et les rails peuvent sortir de leur assise (on parle de « serpentage »), ce qui demande une intervention de nos équipes pour éviter tout déraillement de train.

A l'instar d'une méthode qui a fait ses preuves en Italie, nous avons, pour la première fois en 2020, peint une portion du réseau en blanc. Cette couleur permet une plus grande réflexion de la lumière. Les rails ainsi peints chauffent moins. 1.000 l de peinture blanche ont recouvert 14 km de voies (dans les provinces de Liège et de Namur). La presse s'est d'ailleurs déplacée à Bressoux (Liège) pour voir un train spécial appliquer de la peinture blanche sur nos voies et rencontrer les agent.e.s sur le terrain.



Les parties peintes étaient des zones plus « risquées », comme les ponts métalliques, dont la structure est encore plus chaude et favorise la déformation des rails. Les courbes ont également été peintes en blanc car elles offrent une moins bonne résistance à la traction exercée par le métal qui se dilate.

Si les résultats de ce premier test sont positifs, la solution pourra être étendue. Il faudra donc s'habituer à voir les voies ferroviaires belges prendre une autre couleur pendant l'été.

PLAN ÉTÉ : PRÉVENTIF ET PROACTIF

Chaque année, Infrabel active son Plan Été. Constantement évalué et actualisé, ce plan permet à nos clients de bénéficier d'infrastructures ferroviaires performantes, fiables, confortables et sûres, et ce, quelle que soit la météo.

En cas de vagues de chaleur, de vents forts, de pluies abondantes et de foudre, des mesures spécifiques sont ainsi observées, comme par exemple l'inspection saisonnière des joints et aiguillages et des inspections supplémentaires en plein été, l'identification des endroits où des chutes d'arbres ou de branches peuvent constituer un danger, ou encore le monitoring de la température des rails.

La gestion des espaces verts du domaine ferroviaire et la mise en place de bandes coupe-feu, l'identification des risques de déstabilisation des talus le long des voies ou l'élargissement de la permanence des équipes techniques et la mise en place d'équipes d'intervention mobiles sont d'autres mesures qui peuvent être activées lors du Plan Été.





LE ROI HONORE INFRABEL LE JOUR DE LA FETE NATIONALE

Cette année, la fête nationale a été consacrée à la pandémie du coronavirus et à ses victimes. Le Roi en a profité pour mettre à l'honneur les compatriotes qui ont travaillé pour le bien commun pendant la crise. Les employé.e.s d'Infrabel en faisaient partie.

En effet, le fait qu'en pleine crise du coronavirus, nous fassions tout notre possible pour que les trains continuent à circuler en toute sécurité n'a échappé ni au Palais, ni au Gouvernement fédéral. Pendant que la Belgique était confinée, nos collègues sont resté.e.s fidèles au poste pour faire rouler notre pays, au sens propre comme au sens figuré.

Trois collègues ont ainsi représenté les 10.225 membres du personnel d'Infrabel lors de la cérémonie du 21 juillet à Bruxelles. Au nom de tou.te.s leurs collègues, Nadège, Charlotte et Michaël ont reçu les félicitations du Roi avec gratitude.





BENOIT GILSON, NOUVEL ADMINISTRATEUR DELEGUE

Le 31 juillet, le Conseil des ministres du Gouvernement fédéral a nommé Benoît Gilson à la tête d'Infrabel. Notre nouvel Administrateur délégué a commencé sa carrière dans notre entreprise en 2005, comme Chef de division Communication et porte-parole.

Ann Billiau, Administrateur délégué Ad Interim depuis le départ de Luc Lallemand en début d'année, a repris ses fonctions de Chief Client Officer, Directrice Customer & Business Excellence. Elle a assuré un intérim fructueux dans les circonstances très difficiles d'une crise sanitaire mondiale.





Août // Septembre



UNE CURE DE JOUVENCE A DENDERLEEUW

Le mois d'août a été particulièrement intense à Denderleeuw. Nos équipes ont travaillé 24h/24 pour réaliser une importante opération de rénovation autour de ce nœud ferroviaire situé sur les lignes 50C et 50 (en direction de Bruxelles). Nous avons concentré nos efforts afin d'être les plus rapides et efficaces possibles, et ainsi limiter les perturbations pour les voyageurs.

Pas moins de 10.000 traverses sur une distance de 5 km, 9 km de caténaires, 17.500 t de ballast, 14 aiguillages, ainsi que la membrane d'étanchéité de deux ponts (Kiekenborrestraat et Guido Gezellestraat) à renouveler... Le défi était de taille, et l'enjeu aussi !

9 MILLIONS D'EUROS INVESTIS POUR AMÉLIORER LA SÉCURITÉ ET LA PONCTUALITÉ

L'infrastructure dans et autour de la gare de Denderleeuw était arrivée en fin de vie. Nous devions la remplacer. Ces travaux, terminés en octobre, ont abouti à un gain en termes de sécurité et de ponctualité. Et aussi à un gain de temps puisque la vitesse sur la ligne 50C en direction de Bruxelles est désormais passée de 60 km/h à 90 km/h.





BASCOUP ET ANVERS-NORD OPTENT POUR L'ENERGIE VERTE

Depuis cet été, une partie des toitures de notre site de Bascoup, à Chapelle-lez-Herlaimont, est couverte d'environ 3.000 m² de panneaux photovoltaïques. La finalisation de ces installations se fera en 2021. À terme, ces 1.794 panneaux solaires devraient produire quelque 500.000 kWh d'électricité verte par an, soit l'équivalent de la consommation de 110 à 125 ménages.

Bascoup est l'un de nos plus gros projets photovoltaïques en toiture à ce jour (565 kWc de production installée), mais il n'est pas le seul. Nous avons aussi installé des panneaux solaires à Charleroi et à Petite-Ile. Fin 2020, ceux de Charleroi étaient déjà opérationnels. À Petite-Ile, la connexion était en cours. Ensemble, ces trois sites représentent environ 722 kWc de puissance installée.

En fin d'année, nous avons également installé des panneaux solaires sur les deux toits du CLI d'Anvers-Nord. Une opération assez impressionnante, car pas moins de 456 pièces y sont réparties sur une surface de 743,28m². Au total, cela représentera une production annuelle de 119,3 MWh d'énergie, soit l'équivalent de la consommation d'électricité d'environ 34 ménages. La consommation quotidienne du CLI sera assurée par l'énergie produite. Pour notre empreinte carbone, cela signifie 22,4 t d'émissions de CO₂ en moins.

UN CAP IMPORTANT POUR LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE

Après les installations à Bascoup et à Anvers-Nord, de nombreux autres projets similaires sont encore prévus à l'avenir, notamment sur les toits du CLI de Denderleeuw, d'Yvoir et de Bertrix et de la Production Plant de Schaerbeek.

Au moment d'écrire ces lignes, nous ne disposons pas encore des chiffres pour 2020. Mais en 2019, les installations photovoltaïques sur nos sites couvraient 3 % de la consommation de ceux-ci. Cette production de 472.965 kWh d'électricité propre a ainsi évité l'émission de 89 t de CO₂.

Grâce à ces installations, Infrabel réalise un pas décisif vers ses engagements climatiques. Notre volonté de réduire nos émissions de CO₂ s'inscrit en effet pleinement dans notre politique environnementale.





OPERATION SOLIDARITE ENVERS LES PERSONNES PRECARISEES

On le sait, la crise du coronavirus a poussé davantage de personnes dans la précarité. Notre entreprise y est sensible ! C'est pourquoi nous avons lancé auprès de notre personnel, en été et fin d'année 2020, un appel aux dons alimentaires et produits d'hygiène.

Grâce à notre partenaire Be.Face, nous avons identifié une série d'associations bruxelloises de confiance qui s'occupent de personnes dans le besoin (personnes à faibles revenus, migrant.e.s, étudiant.e.s précarisé.e.s...).

Avec Be-Face, nous sommes également engagé.e.s dans une opération de mentoring d'étudiant.e.s et jeunes chercheur.euse.s d'emploi. En 2020, cette action comptait treize duos actifs.



DES TRAVAUX DIGNES D'HERCULE POUR SECURISER DES PAROIS ROCHEUSES

Des chemins vallonnés, des paysages rocheux... Si la ligne 162 Namur-Arlon est pittoresque, nous devons surveiller les parois rocheuses de manière régulière pour prévenir tout éboulis. Mais quand la sécurité du trafic ferroviaire est en jeu, un traitement de choc devient nécessaire pour la sécurisation des structures présentant une plus grande altération.

C'est le cas du tronçon de 14 km entre Grupont et Hatrival. Cet été, nous y avons entamé des travaux gigantesques pour traiter en profondeur neuf massifs rocheux. Parallèlement, dans le cadre de la modernisation de l'Axe 3, l'élargissement de la plateforme ferroviaire est nécessaire. En effet, le gabarit actuel est devenu insuffisant au vu de l'augmentation de la vitesse des trains. Enfin, la rénovation de sept ponts et la suppression d'un passage à niveau sont aussi au programme de ce chantier qui s'échelonnera sur plusieurs années.

DES TRAVAUX SPECTACULAIRES À PLUS D'UN TITRE

Au total, cela représente :

- 150.000 m³ de roche à terrasser et évacuer, soit l'équivalent de 40 piscines olympiques
- 40.000 m² de filets métalliques à installer, soit la surface de 6 terrains de football
- plus de 18.0000 forages de 3 m de profondeur pour ancrer ces filets
- des travaux à réaliser jusqu'à 30 m au-dessus de la voie
- un budget total de plusieurs dizaines de millions d'euros qui s'inscrit dans le cadre de la modernisation complète de l'Axe 3 (entre Bruxelles et la frontière luxembourgeoise)





PLAN « PAROIS ROCHEUSES » : SAFETY FIRST

Ce chantier fait partie de notre ambitieux plan « parois rocheuses ». En une décennie, Infrabel a sécurisé 40 sites considérés comme les plus dangereux. La sécurisation des parois rocheuses de la ligne 162 marque le début de la deuxième phase de ce plan.



UNE PRIMEUR A LONDERZEE : 300 METRES DE CLOTURE CONTRE LES INTRUSIONS SUR LES VOIES

La gare de Londerzeel enregistre en moyenne six cas d'intrusion sur les voies par jour ! 40 % d'entre elles concernent des navetteurs traversant les voies pour se rendre d'un quai à l'autre. Pour décourager ces comportements extrêmement dangereux, nous agissons sans relâche, et sur différents aspects : sensibilisation, pose de tapis-obstacles...

Au mois d'août, un nouveau projet-pilote s'est ajouté à notre plan d'attaque contre les intrusions sur les voies. Ce principe existe déjà en France et en Allemagne, mais il s'agit d'une première en Belgique : à Londerzeel, nous avons installé une clôture de plus de 300 m de long et de 74 cm de haut entre les voies de quai 1 et 2.

En plus de la clôture, nous avons aussi placé un mur en béton au bout du quai de la gare et des blocs « New Jersey » au passage à niveau afin de bloquer le passage entre les extrémités du quai et le passage à niveau. En effet, de nombreuses personnes avaient pour habitude de traverser la rue entre la voie et le passage à niveau, si bien qu'elles se promenaient sur le domaine ferroviaire sans avoir la possibilité de voir les feux du passage à niveau.

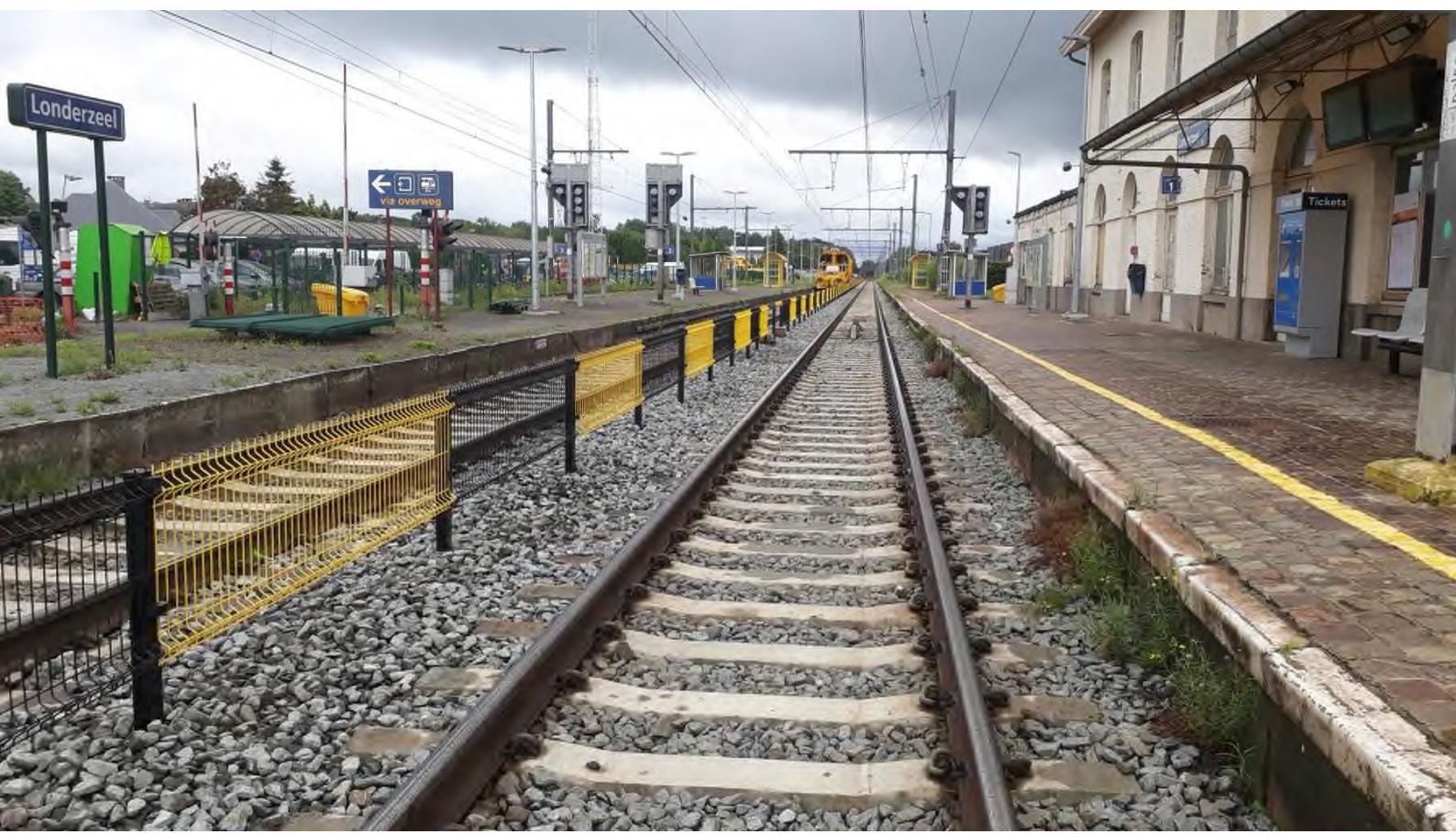




EXPÉRIENCE PROMETTEUSE !

Pendant deux semaines, nous avons analysé l'effet de ces dispositifs durant les heures de pointe à l'aide de caméras. Les résultats se sont révélés impressionnantes ! Après le placement des murs et des blocs, nous n'avons plus enregistré de cas de personnes traversant les voies à ces endroits (contre 61 cas par semaine auparavant). L'efficacité des clôtures a, elle aussi, été totale : elles ont permis de réduire les signalements d'intrusions sur les voies à... zéro.

Suite à ce succès, nous avons décidé d'examiner d'autres endroits de notre réseau où nous pourrions encore déployer ces dispositifs à l'avenir. Deux projets similaires sont notamment prévus en 2021 à Froyennes et à Herseaux.





PONT PARKWEG DE HEVERLEE : MISSION ACCOMPLIE !

Après onze mois de construction dans un timing plutôt serré, le pont du Parkweg à Heverlee, au-dessus de la ligne ferroviaire 139 Louvain-Ottignies, a été officiellement ouvert en août. Ce nouvel ouvrage de 4,5 m de large était très attendu à Heverlee et ses environs, où le vélo est roi ! Il est devenu LE point de passage permettant aux élèves, cyclistes et promeneur.euse.s de faire l'aller-retour entre l'abbaye du Parc et le site de Philips et ce, en toute sécurité.

Le projet avait démarré en septembre 2019. Après avoir effectué les travaux préparatoires nécessaires, nous avons réalisé sur place les nouvelles culées, destinées à fournir un soutien suffisant au pont. Puis, nous avons construit le tablier du pont, constitué de quatre poutres préfabriquées sur lesquelles nous avons placé onze éléments de tablier en forme de U. En mai, cette étape a donné lieu à des images impressionnantes...





DES DISTRIBUTEURS D'EQUIPEMENTS DE SECURITE ACCESSIBLES 24H/24

Gants, lunettes, casques de protection, chaussures de sécurité, protections pour les oreilles... des équipements essentiels pour la sécurité de nos agent.e.s, et dont ils.elles doivent pouvoir disposer à tout moment. Notre équipe Supply Chain a réfléchi à une solution moderne et astucieuse : des distributeurs automatiques pour que tout le personnel puisse avoir accès aux équipements de protection individuelle 24h/24 et 7j/7.

PLUSIEURS CENTAINES D'ARTICLES À PORTÉE DE BADGE

Ces machines peuvent contenir plusieurs centaines d'articles et leur assortiment est optimisé en fonction des besoins locaux spécifiques. Le système est aussi simple qu'un distributeur de boissons : nos agent.e.s scannent leur badge, choisissent leur équipement dans un menu, puis récupèrent leur article.

Autres avantages : ce système intelligent nous permet d'avoir une vue en temps réel sur les consommations et d'organiser le réapprovisionnement. De plus, il incite à consommer juste ce qui est nécessaire, et ainsi à éviter les éventuels gaspillages.

Les premières machines ont été installées en 2020. Elles font partie du programme « Service Point Maintenance » destiné à améliorer la gestion logistique. Petit à petit jusqu'en 2024, il est prévu d'installer environ 60 appareils de ce type à des endroits stratégiques et facilement accessibles de nos différents sites.



DES CENTAINES DE BEBES CORONELLES REINTRODUITS DANS LA NATURE

La coronelle est l'une des trois espèces de serpents vivant en Belgique. Elle est inoffensive, mais est menacée. Comme elle avait trouvé refuge dans les caniveaux à câbles le long de nos lignes ferroviaires, nous sommes impliqués, depuis 2017, dans sa préservation et soutenons le centre de sauvegarde pour reptiles. Ce projet unique au monde est mené par le Domaine des Grottes de Han (Rochefort), conjointement avec Infrabel et le Service Public de Wallonie (SPW-Agriculture Environnement Ressources Naturelles).

L'objectif est d'accueillir des spécimens de la plus importante population de coronelles lisses ayant élu domicile le long des lignes ferroviaires. Puis, de leur permettre de s'acclimater à de nouvelles conditions de vie, laisser les femelles mettre bas dans de bonnes conditions, et enfin réintroduire les nouveau-nés dans leur milieu naturel. C'est ce qui a été réalisé le 14 août : les 55 premiers bébés de l'été 2020 ont été relâchés dans la nature.





PENNY, LA NOUVELLE « COLLEGUE » DE L'IT

Elle s'appelle Penny et donne désormais un coup de main à nos agent.e.s quand ils.elles ont un problème avec leur matériel informatique ou leurs applications Infrabel. Penny est un « chatbox » développé par notre équipe IT pour fournir des réponses rapides aux questions informatiques. Son intelligence artificielle se base sur les questions les plus courantes posées par nos collègues en la matière. Et bien sûr, Penny est bilingue et s'adresse à chacun.e dans sa langue !



DERNIERE LIGNE DROITE POUR LA NOUVELLE LIAISON BELGIQUE-FRANCE

Le 21 août, notre chantier de la nouvelle liaison 165/3, qui relie la France et la Belgique au Terminal Container d'Athus, a connu un épisode spectaculaire. En à peine cinq heures, la structure (de 33 m de long et pesant environ 3.000 t) d'un nouveau tunnel ferroviaire, construite à quelques mètres de son emplacement final, a été poussée sous l'Avenue de l'Europe. Une distance parcourue de 45 m sous l'une des nationales les plus fréquentées de la Province de Luxembourg ! Pour procéder à cette opération, il a fallu fermer la voirie à la circulation et creuser un trou gigantesque.

LE CHAÎNON MANQUANT D'UN PROJET STRATÉGIQUE

La réalisation de cette liaison, que nous menons conjointement avec IDELUX (l'intercommunale chargée du développement économique de la région), fait partie de notre plan stratégique pluriannuel d'investissement. Elle est subsidiée entre autres par l'Union européenne, l'État fédéral et la Région wallonne. Il faut dire que ses enjeux sont de taille !





Ils sont d'abord économiques : la réalisation de la liaison « Athus-Mont-Saint-Martin » va offrir au Terminal Container d'Athus un accès direct vers la France et ainsi d'augmenter ses capacités de transport pour passer au statut de « hub international ».

400.000 SEMI-REMORQUES EN MOINS SUR LES ROUTES

Ensuite, les enjeux sont environnementaux. Ce projet porté depuis de longues années va aussi renforcer l'attractivité du transport multimodal. Rien qu'en 2018, les 11.500 trains de marchandises ayant emprunté cet axe « Athus-Meuse » ont permis d'éviter la circulation d'environ 400.000 semi-remorques sur nos routes ! Quand on sait que les entreprises ferroviaires européennes et belges ont l'ambition de doubler les volumes de fret transportés par le rail d'ici 2030, on comprend l'importance de ces travaux.

Après cette opération, nous avons entamé la dernière phase, à savoir les travaux d'infrastructure. Les premiers trains devraient pouvoir emprunter cette nouvelle liaison dès l'été 2021.



NOS VIEUX GSM S'OFFRENT UNE NOUVELLE VIE...RESPONSABLE

Dans le cadre du « EarthOvershoot Day », c'est-à-dire le jour où l'humanité a épuisé toutes les ressources que la Terre peut produire en un an, nous avons voulu marquer le coup et encourager nos collègues à s'interroger sur des objets qui traînent dans beaucoup de tiroirs : les anciens GSM, smartphones et autres équipements électroniques. Tous ces appareils contiennent notamment des matières précieuses qui peuvent encore servir, ou peuvent être utiles à d'autres personnes !

GRANDE COLLECTE INFRABEL

Sachant qu'en Belgique, plus de trois millions de téléphones dorment dans les tiroirs, et outre la politique de récupération de notre propre matériel ICT, nous avons invité nos collègues à venir déposer leurs vieux appareils non professionnels dans différents points de collectes. Deux destinées possibles attendaient les équipements électroniques collectés : soit le reconditionnement, soit la récupération des matières premières pour être recyclées.

Pour nous, l'important était de contribuer ensemble à diminuer l'impact écologique de nos achats (réduire l'extraction minière et limiter les émissions de CO₂) et à réfléchir aux modes de consommation ! Cerise sur le gâteau : pour chaque appareil réutilisable collecté (ou quatre téléphones non réutilisables), notre partenaire Out of Use s'est engagé à acheter 1 m² de terrain forestier.



OPERATION INEDITE A FRANIÈRE : 1 KM DE VOIES RENOUVELE EN UN WEEK-END

Habituellement, de tels travaux entraînent plusieurs semaines de perturbations du trafic ferroviaire. A Franière (ligne 130), nos ingénieurs ont mis au point une technique innovante : pour éviter des coupures de ligne trop longues, une dalle de 480 m a été préconstruite à côté des voies, puis poussée à son emplacement définitif, le reste du chantier de renouvellement ayant été géré sur site de manière classique.





Le chantier était mené depuis mai sur la dorsale wallonne à hauteur du point d'arrêt de Franière (entre Namur et Charleroi). Il présentait deux défis : renouveler l'infrastructure en essayant de limiter au maximum les perturbations ferroviaires, et adoucir la courbe de cette portion de ligne pour que les trains puissent y circuler à 120 km/h (au lieu de devoir ralentir à 100 km/h, comme c'était le cas avant).

COMME UN MÉGA TETRIS, ET UNE PREMIÈRE EUROPÉENNE !

Nos ingénieur.e.s ont eu l'idée de construire une dalle gigantesque à côté des voies. 1.300 m³ de béton, 300 t de ferraillage, 480 m de long, 8 m de large, 30 cm d'épaisseur, et un poids de 6.100 t, soit une masse équivalant à 18 avions long-courriers à pleine charge ! Ensuite, lors d'une opération qui s'est tenue sur un seul week-end, cette dalle a été poussée par vérinage (mécanisme qui permet de soulever des éléments très lourds sur vérins), sur environ 16 m, jusqu'à son emplacement définitif. Jusqu'ici, jamais on n'avait poussé une portion d'infrastructure ni un ouvrage ferroviaire aussi long en Europe !

Dans un second temps, cet ouvrage a été équipé de 2x480m de voies, de ballast et de 4 aiguillages. Le résultat ? Une « tranche » de réseau ferré « prête à l'emploi ».

Cette pré-construction de la dalle a permis de limiter le recours au « service à voie unique » à 18 jours (et trois week-ends), contre 49 jours (et huit week-ends) selon la méthode traditionnelle. Quant aux coupures totales du trafic, elles se sont limitées à trois week-ends, contre cinq habituellement !





LES JOB EVENTS S'OFFRENT UNE RENTREE HYBRIDE

Cet automne, notre campagne de recrutement s'est concentrée essentiellement sur les profils techniques. Les traditionnels Job Events ont cependant dû s'adapter à la situation afin de limiter les contacts.

Nous avons donc revu leur déroulement. Nous avons notamment adopté une nouvelle façon d'informer les futur.e.s candidat.e.s en amont des Job Events, avec des sessions d'information en ligne et de nouvelles vidéos. Même à distance, les futurs talents ont pu poser toutes leurs questions à nos ambassadeurs.rices et être guidés vers le bon poste. Ils ont aussi passé un test technique en ligne.

UN FRANC SUCCÈS POUR LA PREMIÈRE ÉDITION

Cette nouvelle formule a limité le nombre de personnes présentes sur nos sites pour la prochaine étape : les entretiens. En revanche, nous avons constaté un gain de qualité des profils rencontrés lors de ceux-ci.

Le premier Job Event « nouvelle mouture » s'est déroulé les 12 et 13 septembre à Mons et à Jemelle. Plus de 200 candidat.e.s y étaient présent.e.s, et le week-end s'est soldé par 95 promesses d'embauche. Après Mons et Jemelle ont suivi Anvers-Port, Malines, Bruxelles, Louvain, Gand-Maritime, Anvers-Berchem, Hasselt, et enfin Halle.



LE DERNIER PASSAGE A NIVEAU ENTRE BRUGES ET GAND A FAIT PLACE A UN TUNNEL

Après plus d'un an et demi de construction, le tunnel de Hansbeke est devenu une réalité. Grâce à ce nouveau passage de 400 m de long, nous avons pu définitivement fermer le dernier passage à niveau sur la ligne du village de Hansbeke. Par la même occasion, nous avons renforcé la sécurité et la ponctualité sur une des lignes ferroviaires les plus fréquentées du pays.





Ce tunnel de contournement fait partie d'un investissement de 9,5 millions d'euros que nous réalisons avec l'Agentschap Wegen en Verkeer et la ville de Deinze. Jusque début 2022, il est aussi prévu de réaliser d'autres travaux : un nouveau passage souterrain sous les voies pour les voyageurs, piétons et cyclistes, l'aménagement des abords de la gare et des rues avoisinantes, ainsi que le dédoublement du réseau d'égouts.

ET AUSSI DEUX NOUVELLES VOIES

Hansbeke s'inscrit aussi dans un projet plus large. Avec notre filiale TUC RAIL, nous travaillons depuis un certain temps à l'aménagement d'une troisième et quatrième voie entre Gand et Bruges. Celles-ci visent à améliorer le transport de marchandises ainsi que l'accessibilité de la région côtière. Rendez-vous fin 2024 pour la fin de ces travaux.



FEMMES ET INFLUENCEUSES

Chaque année, nous utilisons la journée des droits des femmes du 8 mars pour aborder notre vision et nos projets en faveur de l'égalité des genres. Mais nous ne nous contentons pas de cette date pour en parler. Au tout début de l'automne, nous avons lancé notre projet « Femmes et influenceuses ». Nous invitons des influenceuses externes à venir découvrir Infrabel au travers de différents métiers exercés par des femmes et à partager cette rencontre via les réseaux sociaux. L'occasion parfaite de montrer la diversité de nos tâches quotidiennes et surtout de rappeler au grand public que toutes nos fonctions sont également ouvertes aux femmes.

En septembre, c'est la présentatrice et influenceuse Sandrine Corman qui a suivi l'une de nos collègues à Ronet dans les tâches qu'elle effectue au quotidien. Et en octobre, c'était au tour de la footballeuse et influenceuse Tessa Wullaert de rencontrer notre collègue Liesbet Willocx et de découvrir son métier de technicienne ELM sous-Stations et caténaires. L'occasion de dévoiler les coulisses de leurs métiers et d'échanger sur leurs métiers respectifs.



LOKEREN : UN PORTIQUE EN HAUTEUR EMPECHE L'ARRACHAGE DE CATENAIRE

Les incidents causant des dégâts à nos caténaires (et de nombreux retards de trains) font partie des points noirs que nous tentons d'éliminer. Ils sont le plus souvent dus à des véhicules trop chargés en hauteur. A Lokeren, nous avons placé en 2019 un portique de hauteur juste avant le passage à niveau donnant accès à la zone industrielle.

Le 14 septembre 2020, il a prouvé son utilité en arrêtant un véhicule à temps avant un arrachage de caténaire. La possibilité d'installer un tel limiteur de gabarit est à l'étude pour d'autres lieux « accidentogènes ».





COUP DE NEUF POUR LA PLUS VIEILLE LIGNE ELECTRIFIEE DU PAYS

Sur la ligne Bruxelles-Charleroi, l'électrification du tronçon entre Luttre et Marchiennes date de 1949. Il s'agit du deuxième tronçon électrifié en Belgique, après celui de Bruxelles-Malines. Le tronçon Luttre-Charleroi a ceci de particulier qu'il est composé de quatre voies assez proches les unes des autres. De grandes traverses métalliques passent donc au-dessus des voies pour soutenir la caténaire.

Après 70 années de bons et loyaux services, les derniers composants doivent être modernisés. En tout, 150 traverses, 600 poteaux caténaires et 200 km de câbles (dont 50 km de caténaires) à renouveler sur 12 km, pour un budget global de 20 millions d'euros. Un défi de taille car il s'agit d'un axe très exploité, tant pour le transport des voyageurs que des marchandises.

MASSIFICATION DES TRAVAUX

Nos équipes ont ainsi remplacé 74 traverses en 2020. Afin de limiter l'impact sur le trafic, elles ont dû procéder de nuit et durant trois week-ends. Lors de celui des 19 et 20 septembre, l'interruption s'est faite simultanément à des travaux de renouvellement de deux ponts ferroviaires, à Roux et à Luttre. Nous avons ainsi profité des coupures prévues pour renouveler une trentaine de traverses.



INNOVATION : LA WARNING BOX POUR DISSUADER LES IMPRUDENTS

La Warning Box est une invention d'un de nos collègues. Le principe est simple, et l'enjeu important : il s'agit d'un système de détection des intrusions à un passage à niveau fermé pour attirer l'attention de la personne négligente sur le danger encouru. En septembre, nous avons démarré une phase test à Ottignies.

UN EFFET DISSUASIF IMMÉDIAT

Les usagers qui ne respectent pas le code de la route aux passages à niveau sont principalement des conducteurs de véhicules. Mais aussi des piétons et cyclistes, qui constituent 46 % des personnes imprudentes. C'est pour celles-ci que la Warning Box a été imaginée. Car souvent, elles franchissent un passage à niveau fermé en pensant (à tort) qu'elles ne courrent aucun risque.





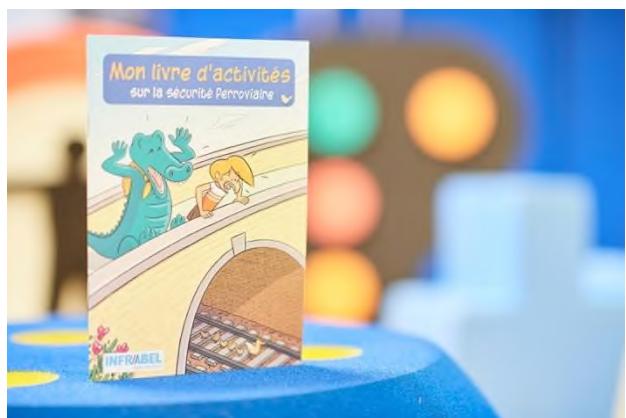
Système d'alarme intelligent, la Warning Box s'active uniquement quand les barrières sont fermées. Grâce au déclenchement d'une alarme en cas d'intrusion, la personne est avertie du danger et peut ainsi changer de comportement. Si, comme le pressentent les analyses réalisées jusqu'ici, l'effet dissuasif s'avère concluant, nous envisageons de déployer ce dispositif innovant aux passages à niveau les plus problématiques.



CALENDRIER DES ECOLIERS : LUDIQUE ET EDUCATIF

La sensibilisation à davantage de prudence, c'est aussi l'objectif du Calendrier des Écoliers et de nos livrets de jeux. Chaque année, ces outils jouent un rôle important pour faire prendre conscience aux enfants des dangers sur et le long des voies.

UN NOUVEAU CARNET POUR LES PLUS PETITS DU PRIMAIRE



Nouveauté depuis l'année scolaire 2020-2021 : suite à une enquête menée auprès des enseignant.e.s, nous comptons désormais un troisième carnet de jeux destiné au premier degré. Le langage y est plus simple et les lettres plus grandes afin que les enfants qui apprennent à lire trouvent plus facilement leur chemin dans ce livret.

En cette rentrée scolaire 2020, nous avons distribué dans les écoles 50.000 exemplaires du Calendrier, en français et en néerlandais, ainsi que 24.000 exemplaires du livret de jeux du premier degré.

Coloriages, bricolages, exercices spécialement conçus pour le travail en groupes, mots croisés, rien de tel que des activités ludiques pour apprendre les bons réflexes en matière de sécurité ferroviaire !



UNE SEMAINE SANS VOITURE ? LA CELLULE MOBILITE...MOBILISE !

En tant qu'acteur de la mobilité durable en Belgique, la Semaine de la Mobilité est une occasion particulière de travailler sur cette thématique. Comme chaque année, par le biais de différentes actions et communications, notre cellule Mobilité a amené nos collègues à s'interroger sur leurs pratiques quotidiennes, et aussi à tester d'autres moyens de transport. Une invitation qui avait d'autant plus de sens en cette période particulière, où les habitudes ont été bousculées.





VÉLOS ET TROTTINETTES À TESTER

Cette semaine de mobilisation était l'occasion de parler du fait que notre cellule Mobilité a mis à disposition des collègues une série de vélos et de trottinettes électriques à tester. Bruges, Gand, Ans, Bruxelles... Cette flotte a permis à des collègues de différents sites de se faire leur propre opinion.

C'était aussi une opportunité pour nous de rappeler à tou.te.s nos collègues qu'Infrabel est réglementairement tenue de limiter l'impact environnemental de ses déplacements. Cela passe par un plan d'actions, revu tous les trois ans après un diagnostic de la mobilité dans notre entreprise.

Le dernier date de 2017, mais ses chiffres méritent d'être rappelés : près de deux tiers de nos collègues utilisent déjà un mode de transport durable (train, transports urbains, vélo...) pour se rendre au travail. Il faudra attendre 2021 pour la prochaine enquête de mobilité sur nos comportements.





Octobre // Novembre // Décembre



UN NOUVEAU MINISTRE POUR INFRABEL

Le 1er octobre, Georges Gilkinet est devenu Vice-Premier ministre et assume aussi le rôle de Ministre de la Mobilité. Georges Gilkinet, journaliste de formation, siège déjà à la Chambre depuis 2007 et peut donc s'appuyer sur une riche expérience en politique.



INFRABEL ET aSMARTWORLD UNISSENT LEURS FORCES POUR UNE ÉCONOMIE CIRCULAIRE

Depuis quelques années, Infrabel a mis en place des collaborations avec des associations externes afin de donner une seconde vie à ses équipements ICT quand ceux-ci ne peuvent plus être réutilisés en interne. C'était déjà le cas avec Oxfam et Close the Gap. Depuis cet automne, nous avons noué un partenariat avec une troisième association : aSmartWorld.

Cette organisation belge partage notre vision en matière d'entreprise durable et d'économie circulaire. Elle s'occupe entre autres de recycler d'anciens smartphones et d'anciennes tablettes professionnelles





de manière écologiquement responsable. Ces outils sont ensuite notamment redistribués à des personnes qui ne peuvent se permettre d'acheter des appareils flambant neufs.

En cette année 2020, où la situation sanitaire a creusé davantage encore la fracture numérique, nos associations partenaires se sont démenées pour aider les publics les plus touchés, distribuant des milliers d'appareils dans des écoles, des homes, des associations d'insertion...



MOINS DE PASSAGES A NIVEAU = PLUS DE SECURITE

Au 31 décembre 2020, il restait environ 1.700 passages à niveau sur le réseau. Lorsque c'est possible, nous les remplaçons par un pont, un tunnel, une voirie parallèle, un couloir sous voies ou une piste cyclable. Nous cherchons toujours les meilleures alternatives en concertation avec les autorités locales et les riverains.

À Milmort

Après quasi deux ans de travaux, deux nouveaux couloirs sous voies et un pont routier ont été inaugurés début octobre à Milmort, en remplacement de deux passages à niveau. Cela limitera ainsi les risques liés aux comportements dangereux aux abords des voies.

À Bruxelles

Après avoir envisagé quelques dizaines de projets, trois des cinq derniers passages à niveau bruxellois ont enfin été supprimés à Jette et à Ganshoren. Ils ont été remplacés par des couloirs sous voies. La suppression de chaque passage à niveau bruxellois a coûté 1 million d'euros.

ET À DIEPENBEEK

Avec différents chantiers répartis sur la commune, le projet de Diepenbeek est actuellement notre plus grand projet en matière de passages à niveau en Belgique. Il vise à offrir une sécurité accrue pour le trafic ferroviaire et routier tout en ayant un effet positif sur la ponctualité du trafic ferroviaire. Il apportera également un plus pour la qualité de vie et la mobilité à Diepenbeek.

Durant le week-end des 24 et 25 octobre, nos équipes y ont travaillé en continu afin de supprimer et de remplacer sept passages à niveau par des solutions alternatives. Cinq de ces sept passages à niveau se trouvaient sur le trajet du tram rapide (Spartacus). En raison des travaux, aucun train n'a circulé entre Hasselt et Tongres durant ce week-end.

À la gare de Diepenbeek, le futur passage souterrain pour les voyageuses et voyageurs a été glissé sous les voies. L'installation s'est déroulée grâce à un système coulissant spécial, muni de vérins hydrauliques qui ont fait glisser ce tunnel de plus de 400 t jusqu'à sa place définitive.





Dans la Waardestraat, un grand échafaudage a été construit au-dessus des voies en vue de la construction, d'ici peu, du tablier du pont. Et dans la Nierstraat, les poutres du tablier du pont ont été placées et la caténaire a été adaptée. Dans la Molenstraat, les travaux de fondation pour le futur pont ont commencé.

Pour ce projet, Infrabel s'est associée à De Lijn, à la Région flamande, à la commune de Diepenbeek et à la SNCB. Pour faire face aux éventuels problèmes qui surgissent inévitablement lors de ce type de travaux, une concertation étroite entre TUC RAIL et Infrabel a également été mise en place. La fin des travaux est prévue pour l'été 2022.



VOTRE CHIEN EST TENU EN LAISSE ? ALORS TOUT VA BIEN !

À l'occasion de la Journée mondiale des animaux, nous avons lancé une campagne de sensibilisation intitulée « Animaux dans les voies ». Cette campagne visait à encourager les propriétaires à tenir leur chien en laisse lors de leurs promenades près des voies. Elle voulait aussi toucher celles et ceux qui vivent près d'une voie ferrée et qui possèdent des animaux. Il est important que ces personnes prévoient une clôture adaptée pour que leurs animaux, chiens, mais aussi vaches, moutons ou alpagas... ne puissent pas s'échapper !



//Academy

//ACADEMY : DERNIÈRE LIGNE DROITE POUR LA PREMIÈRE ÉCOLE DU RAIL BELGE

Ce fut l'effervescence cet automne : le chantier de notre future //Academy est arrivé dans sa dernière ligne droite. L'ouverture de cette première école du rail belge est prévue en janvier 2021. Elle permettra de former les collaborateur.trice.s aux métiers dont Infrabel a besoin. En effet, il n'existe, à l'heure actuelle, aucune école officielle formant de manière complète et spécifique aux métiers du rail.

En rassemblant des équipes actuellement éparpillées sur différents sites, //Academy regroupera toutes nos formations en un lieu unique, moderne et facile d'accès, sur un site stratégique et central : à côté de la gare de l'Ouest à Bruxelles.

//Academy sera une vitrine des innombrables métiers qui font vivre notre entreprise.

ÉCOLE SPÉCIALISÉE, PRATIQUE ET ACCESSIBLE

//Academy formera toutes les nouvelles recrues à leurs futurs métiers. En outre, les collègues pourront y suivre des formations complémentaires afin de maintenir à jour, ou de rafraîchir, leurs connaissances de manière pratique et théorique. Ce sera aussi le lieu pour affiner les compétences en matière de leadership.

Une grande partie des formations concernera les métiers techniques. Avec des halls créant des parties d'infrastructures ferroviaires, des simulateurs de cabines de signalisation, des voies ferrées dotées





d'un aiguillage et d'un passage à niveau, et bien d'autres outils pédagogiques modernes, on y apprendra dans les conditions proches du réel, mais en toute sécurité.

UNE PLATEFORME DIGITALE...

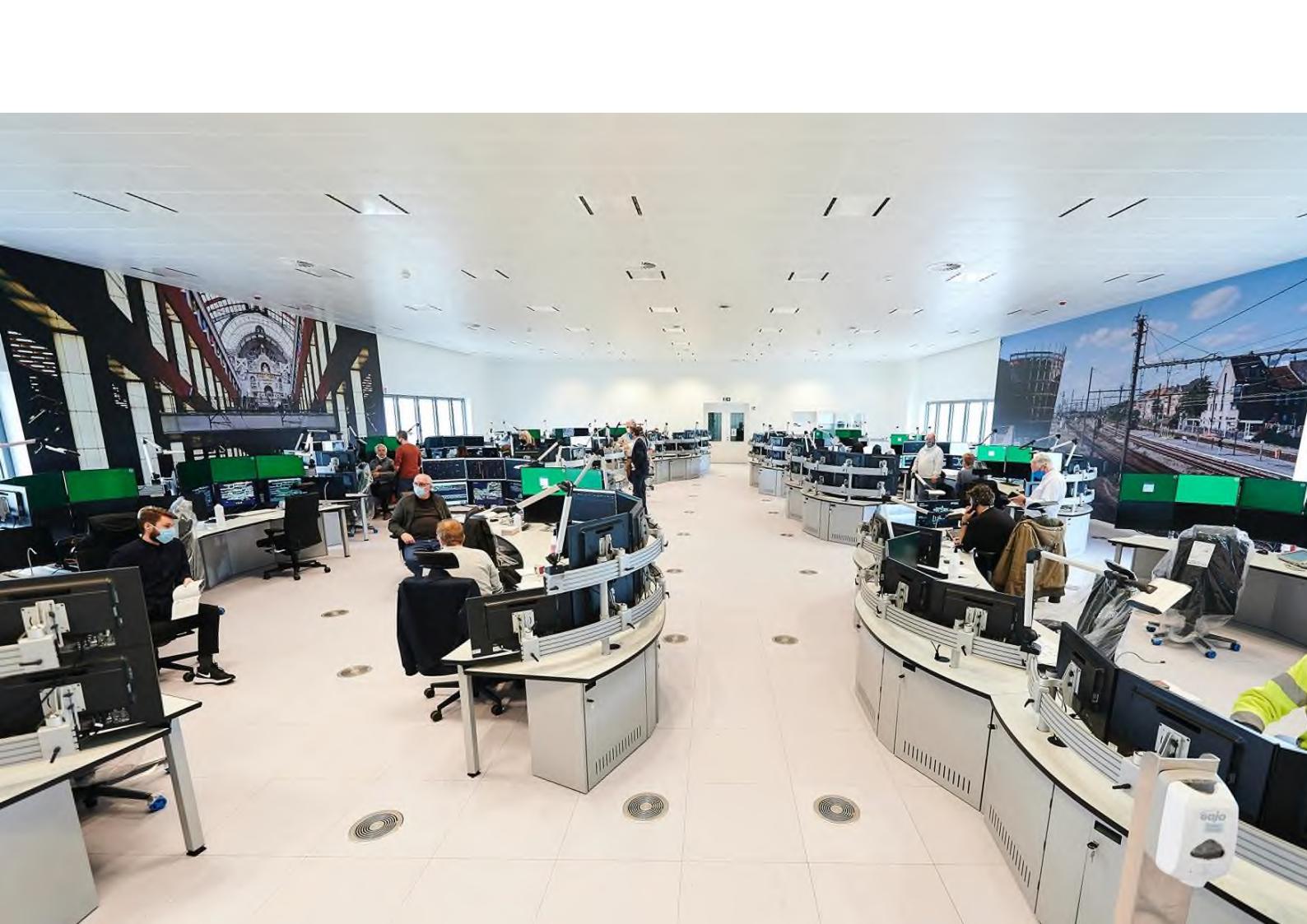
//Academy, ce sont aussi des cours accessibles via une plateforme digitale. De nouvelles formations y sont régulièrement mises à disposition. Certaines, comme le parcours d'intégration, sont obligatoires pour tou.te.s les nouveaux.euses collaborateur.rices. D'autres le sont uniquement pour un groupe cible spécifique.



DEMENAGEMENT DE LA CABINE DE SIGNALISATION D'ANVERS

Le 10 octobre, les équipes d'Anvers ont travaillé pour la première fois depuis leur toute nouvelle cabine de signalisation du Posthofbrug. Ce nouveau bâtiment a été construit à 500 m de l'ancienne cabine de signalisation et est entièrement conforme aux normes en vigueur, tout en disposant de moyens plus modernes. C'est une salle de signalisation spacieuse et ordonnée où les collègues peuvent se concentrer sur leur mission la plus importante : faire circuler les trains en toute sécurité et à l'heure.

Les douze postes de régulation du trafic ont été transférés, l'un après l'autre, de l'ancienne vers la nouvelle cabine de signalisation. Les collègues de Muizen rejoindront aussi la même cabine de signalisation dès l'an prochain. Un nouveau bâtiment était donc vraiment nécessaire !





INFRABEL ET LA SNCB ONT DEMARRE LEURS TRAVAUX DANS LES GARES DE SAINT-TROND ET DE ALKEN

Durant trois week-ends d'octobre, Infrabel et la SNCB ont commencé des travaux qui dureront jusqu'en 2022. Les quais n° 1 des gares de Saint-Trond et d'Alken ont ainsi été rehaussés afin de les porter à 76 cm, la hauteur de référence européenne. Celle-ci correspond davantage à la hauteur d'embarquement des derniers trains. Les passagers pourront donc monter et descendre plus facilement. Des travaux seront prévus en 2021 pour le quai n° 2 d'Alken.

Entre Landen et Saint-Trond, Infrabel renouvelle également les rails et les passages à niveau. À Alken, le passage à niveau de la Sint-Jorisstraat a été élargi en vue d'accroître la sécurité des piétons.



UN OUVRAGE D'ART STRATÉGIQUE FAIT PEAU NEUVE SUR LA LIGNE FERROVIAIRE BRUXELLES-LIÈGE

Le week-end des 17 et 18 octobre, Infrabel a entamé une première partie des travaux de renouvellement des éléments les plus sensibles du pont ferroviaire surplombant le Ring de Bruxelles (R0), à hauteur de Zaventem. Au total, six week-ends de travaux ont été planifiés, entre mi-octobre et fin avril 2021, au service de la sécurité sur la ligne « Bruxelles-Louvain-Liège ».

Ce pont, qui comprend les quatre voies de cette ligne (ligne 36 et ligne 36N), occupe une position stratégique sur le réseau belge. En semaine, près de 450 trains de voyageurs l'empruntent quotidiennement.

Grâce à une bonne coordination des travaux avec l'Agentschap Wegen en Verkeer (le gestionnaire des voiries régionales flamandes), et en étroite concertation avec la SNCB, l'impact sur le trafic ferroviaire et sur les voyageurs sera minime pendant la durée des travaux.

Il a également fallu fortement réduire l'impact des travaux sur le Ring de Bruxelles puisque chaque jour de la semaine, quelque 160.000 véhicules (deux sens de circulation confondus) passent sous le pont. L'installation de plateformes d'inspection permet de réaliser l'essentiel des travaux sans perturber la circulation routière du R0.

RENOUVELLEMENT DES JONCTIONS DU PONT ET DU BALLAST

Le pont, aux dimensions imposantes, a été construit dans les années 70. Un renouvellement partiel était devenu nécessaire, compte tenu de l'âge de l'ouvrage et de l'infiltration d'eau dans les joints.

Concrètement, trois des quatre tabliers du pont seront modernisés, dont le premier l'a été en octobre. Les plus gros travaux sont ceux de vérinage pour le remplacement des appareils d'appui. Pour ce faire, le pont de 610 t a été soulevé d'environ un centimètre. Afin de perturber le moins possible le trafic, les travaux ont été effectués de nuit.





Un pont ferroviaire aux dimensions imposantes :

- Longueur : 165 m
- Largeur : 25 m
- Hauteur : 7,2 m
- Longueur unitaire des tabliers : entre 21 m et 32 m
- Poids des tabliers : entre 280 et 600 t

Outre les travaux de vérinage, nous devons aussi réparer le béton. Au fil des ans, l'eau qui s'infiltre par les joints a en effet usé celui-ci. Fortement touchés, les joints des tabliers doivent donc être enlevés et remplacés. Pour cela, des grues rail-route sont utilisées pour retirer le ballast et les traverses afin de pouvoir atteindre les joints et les renouveler. Et pour accroître encore la stabilité de la voie, nous remplaçons aussi le ballast à hauteur des joints.

Par ailleurs, les têtes en béton des poutres principales du pont seront réparées et la face inférieure des tabliers fera l'objet d'un entretien. Enfin, le système d'évacuation des eaux sera quant à lui remis à neuf.

UN INVESTISSEMENT DE 3,7 MILLIONS D'EUROS

Le coût total de ces investissements s'élèvera à 1,55 million d'euros pour Infrabel, propriétaire des deux tabliers extérieurs. 2,15 millions d'euros seront à charge de Agentschap Wegen en Verkeer, propriétaire des deux tabliers centraux.





LA NOUVELLE GÉNÉRATION D'AUTORAILS DÉBARQUE À LIÈGE

Ce 12 octobre 2020, une douzaine de collègues de Liège se sont retrouvés au centre caténaire à An-gleur pour apprendre à utiliser le tout nouvel autorail ES 906.

Le renouvellement de la flotte d'autorails caténaires est en route depuis 2017. Plus adapté, plus fiable, plus sécurisé et à la pointe technologique, l'autorail ES906 est le sixième engin d'une série qui annonce plus d'efficacité, et qui comprend surtout une série de dispositifs de sécurité supplémentaires.

Comme dans tous les autres centres caténaires, cet engin, utilisé pour l'entretien de la caténaire, va remplacer l'ancien, devenu vétuste ou inadapté aux nouveaux besoins.

PRÊTS POUR L'ETCS DÈS 2023

Le Masterplan ETCS prévoit d'équiper l'ensemble des engins de maintenance du système européen de sécurité automatique. C'est ce qui nous a amenés à remplacer notre flotte complète d'autorails caténaires. D'ici 2023, notre entreprise comptera 18 autorails nouvelle génération, prêts à fonctionner avec l'ETCS.

Jusqu'en 2023, à chaque arrivée d'un autorail, les équipes en place bénéficieront d'une formation de deux semaines. Elles vont ainsi pouvoir prendre l'engin en main, approfondir toutes les facettes de son utilisation, et aussi se préparer à intervenir de manière adéquate aux situations de panne.



MISE EN SERVICE D'UN NOUVEL AXE POUR LE TRANSPORT DE MARCHANDISES PAR RAIL DANS LA CAPITALE

À Schaerbeek, une nouvelle liaison ferroviaire a été aménagée. La ligne « 26B » vient combler le chaînon qui manquait jusqu'à présent entre la ligne marchandises d'Anvers et le contournement ouest de Bruxelles. Les trains de marchandises peuvent désormais traverser la capitale directement, en toute sécurité et sans interférer avec le trafic voyageurs.

Cet investissement de 27 millions d'euros favorise le transfert modal qui vise à transporter le plus de marchandises possible par le rail plutôt que d'engorger les routes. Il profite donc aux clients du rail, à l'économie et à l'environnement.

UNE CIRCULATION FLUIDE DES MARCHANDISES EN COMBLANT LE « CHAÎNON MANQUANT »

Pendant plus de six mois, Infrabel a travaillé avec les spécialistes de sa filiale TUC RAIL à l'aménagement de cette nouvelle liaison ferroviaire. Une partie de ce trajet existait déjà mais pour le compléter, un peu plus d'un kilomètre de nouvelles voies (2 x 550 m) a été posé, entre la gare de Schaerbeek et le nœud ferroviaire du Pont de la Senne. Via un nouveau tunnel, la voie plonge sous la ligne Bruxelles-Louvain et est ainsi raccordée au contournement ouest.





La nouvelle liaison fait en sorte que les lignes marchandises et voyageurs ne se croisent pas, ce qui offre davantage de sécurité, de ponctualité et de capacité. En outre, le nouveau tracé garantit une circulation plus rapide et plus fluide vers les gares de Bruxelles-Midi et de Forest. La nouvelle liaison permet aussi de rejoindre Gand et Termonde.

UNE INFRASTRUCTURE FERROVIAIRE FACILE À ENTREtenir

Pendant la construction de la nouvelle voie, neuf nouveaux aiguillages ont été posés entre la gare de Schaerbeek et le canal de Bruxelles. Ils sont plus durables et plus faciles à entretenir, ce qui est pratique dans un nœud ferroviaire aussi fréquenté que celui du Pont de la Senne. Les mises hors service sont également moins nécessaires. La caténaire et la signalisation ont aussi été entièrement renouvelées.

La fin de la modernisation complète de la ligne est prévue pour 2024.



INFRABEL ACCOMPAGNE LE DÉVELOPPEMENT DU PORT DE ZEEBRUGGE.

Il s'agit des travaux les plus importants de l'année écoulée au bénéfice du port de Zeebrugge : nous investissons 11 millions d'euros pour améliorer l'accessibilité des trains de marchandises vers le port de Zeebrugge, et du trafic passagers vers la côte.

En octobre, ce chantier est entré dans une phase décisive. Nous avons procédé au remplacement de l'infrastructure ferroviaire à Dudzele, village entre Bruges et Zeebrugge où se trouve une jonction ferroviaire stratégique. En effet, deux lignes ferroviaires importantes s'y croisent. L'une va à Lissewege, Zeebrugge et le port ouest (L51A), l'autre à Heist, Duinbergen, Knokke et le port est (L51B). En 2019, quelque 38.000 trains ont franchi ce nœud.

Ce renouvellement était aussi l'occasion de repenser et d'adapter l'infrastructure ferroviaire en fonction d'une éventuelle extension de capacité dans le futur.

UNE INNOVATION BÉNÉFIQUE À PLUSIEURS TITRES

La partie la plus importante du chantier de Dudzele était l'installation de cinq nouveaux aiguillages. Ceux-ci font plus de 100 m de long et sont les plus grands du genre utilisés sur un chemin de fer classique. Ils ont été fabriqués sur mesure dans nos ateliers de Bascoup. Pesant pas moins de 112 t chacun, ils ont été posés sur une nouvelle fondation qui améliore grandement la stabilité du sous-sol marécageux.

Ces infrastructures modernes sont moins sujettes aux pannes, plus durables, moins bruyantes lors des passages de trains, et aussi plus faciles à entretenir. Cette innovation ne sera pas seulement bénéfique pour la sécurité, mais aussi pour la ponctualité des trains.

En plus de ce renouvellement d'aiguillage, deux courbes de la voie ont été redressées sur une longueur d'1 km, 6 km de caténaires ont été renouvelés, la signalisation a été adaptée à la nouvelle configuration, et nos spécialistes ont aussi posé 700 mètres de nouvelle voie.





SOLUTIONS ET ALTERNATIVES POUR LE TRAFIC FERROVIAIRE

Les lignes ferroviaires 51A et 51B sont les seules entrées ferroviaires depuis et vers le port de Zeebrugge. Tous les trains de marchandises qui desservent le port circulent sur cette ligne. Les travaux d'Infrabel ont donc inévitablement eu un impact majeur, tant pour les trains de voyageurs vers la côte que pour le trafic de marchandises à destination et en provenance du port. Mais grâce à une bonne concertation avec le port, les travaux ont pu être planifiés de manière à limiter fortement l'impact sur le transport de fret. Le rail étant un mode de transport important pour le port de Zeebrugge, cette modernisation sur la ligne 51A de Dudzele optimisera à l'avenir les services intermodaux du port.





INCLURE TOUT LE MONDE DANS LA STRATÉGIE DE DIGITALISATION

Sur nos 10.000 collègues, quelque 800 personnes ne disposent pas encore de leur propre adresse e-mail professionnelle. Il s'agit principalement des agent.e.s de terrain. Pour partager des infos avec ces collègues sans e-mail Infrabel, il n'y avait que la communication verbale, par SMS et/ou sur papier, Infrabel TV ou les « Communication Corners ». Cette situation ne nous permettait pas d'inclure tou.te.s nos collègues dans notre stratégie de digitalisation. C'est pourquoi nous avons décidé d'uniformiser la situation et de faire en sorte que tou.te.s disposent d'une adresse e-mail professionnelle.

Cette stratégie répond à un triple objectif : promouvoir une communication efficace entre tou.te.s les collègues, améliorer la communication entre les collaborateur.rice.s et //Academy et réduire davantage notre empreinte écologique.



UN CHANTIER D'ENVERGURE ENTRE ATH ET JURBISE

Après 30 ans d'utilisation, 16.500 traverses en bois ont été renouvelées sur dix kilomètres. Elles ont été remplacées par de nouvelles, en béton qui possèdent une durée de vie d'au moins 40 ans et demandent moins d'entretien. Ce chantier a été réalisé en cinq semaines, en novembre et décembre.

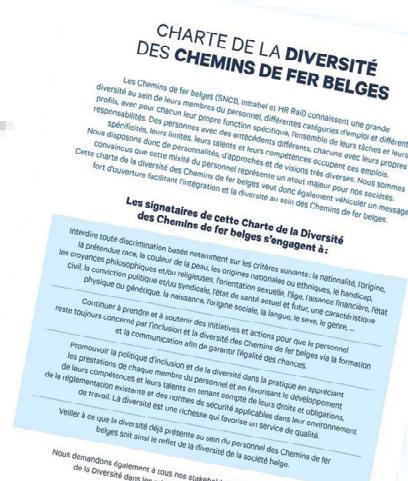
Lors du renouvellement de ces traverses, nos équipes ont également rénové et rehaussé l'un des quais des gares de Maffle, de Cambron-Casteau et de Mévergnies. Enfin, deux passages à niveau situés à proximité de ces gares seront également renouvelés.



BENOÎT GILSON SIGNE LA CHARTE DE LA DIVERSITÉ

Le 16 novembre a été désignée Journée internationale de la diversité.

La Charte de la Diversité des Chemins de fer belges a été signée par Benoît Gilson, notre nouvel administrateur délégué. C'est Luc Lallemand qui avait signé cette Charte pour la première fois en 2018. Celle-ci symbolise l'engagement d'Infrabel, de la SNCB et de HR Rail contre la discrimination, jugée inacceptable au sein des Chemins de fer belges, et pour la diversité.





DIGIFORM, MAILLON ESSENTIEL DU NEW TRAFFIC MANAGEMENT !

Le projet DigiForm a démarré à la mi-2018. Réalisé par les opérationnels, pour les opérationnels d'Infrabel, il a pour objectif la digitalisation de toute la communication et de tous les formulaires de sécurité lors des échanges depuis et avec les postes de signalisation. L'objectif étant de ne plus travailler que sur PC et tablette.

L'intérêt est un énorme gain de temps, avec un impact direct sur la sécurité, la ponctualité et la capacité, et en plus une empreinte écologique plus restreinte.

Une communication correcte dans le cadre des procédures de sécurité est en effet essentielle dans le travail quotidien de nos collaborateurs des postes de signalisation.

Or, bon nombre de procédures de sécurité et de formulaires datent de l'après-guerre, où tout devait être consigné « sur papier » et dans les « livres de télégrammes » : tout est complété à la main et l'information est échangée par téléphone, souvent plusieurs fois de suite.

NOTRE TECHNOLOGIE A SÉDUIT LES ALLEMANDS ET LES NÉERLANDAIS

DigiForm concerne aussi les échanges transfrontaliers avec les gestionnaires d'infrastructures ferroviaires voisins. Et l'idée a séduit les Allemands et les Hollandais : ils ont décidé d'implémenter notre technologie chez eux !

Le premier défi de l'équipe qui a travaillé sur ce projet a été l'harmonisation des procédures transfrontalières. Le second défi est d'ordre linguistique, puisqu'il a fallu travailler avec plusieurs langues. Avec DigiForm, l'information est envoyée en un clic, et chacun.e la reçoit dans sa langue.





PROCÈS BUIZINGEN : BENOÎT GILSON S'ADRESSE AUX VICTIMES ET À LEURS PROCHES

Lors du procès d'appel du jugement de Buizingen, le 19 novembre 2020, Benoit Gilson a souhaité prendre la parole pour adresser personnellement, officiellement et sincèrement, tout son respect et sa compassion aux victimes et à leurs proches. Notre entreprise avait gardé un devoir de réserve tant que les procédures judiciaires et les enquêtes étaient en cours. Durant cette audience, notre Administrateur délégué a exprimé son regret que ce devoir de réserve ait pu laisser penser aux victimes du drame que cela ne touchait pas profondément chacune et chacun au sein d'Infrabel.



INFRABEL, UN MOTEUR DE LA MOBILITÉ DURABLE

Jobat, Antwerp Management School et De Lijn ont lancé l'initiative « Employeur Pionnier ». L'objectif est de favoriser une politique de mobilité centrée sur le bien-être du personnel. En tant que maillon essentiel de la mobilité durable, Infrabel a bien sûr répondu présente.

D'abord parce que la mobilité durable est inscrite dans notre ADN, mais aussi parce que nous sommes engagés de longue date en faveur du bien-être de notre personnel et d'une politique de mobilité durable. C'est pourquoi notre administrateur délégué a signé la charte « Employeur Pionnier 2021 ». Cette signature n'est qu'un début car l'opération fera l'objet d'un suivi tout au long de 2021. Celle-ci repose sur trois piliers : moins de gens sur la route, des modes de transport plus intelligents et plus verts, et un travail hybride (combinaison de télétravail et de travail sur le lieu habituel) axé sur les personnes.

Bien sûr, un grand nombre de collègues exercent des métiers qui nécessitent d'être sur le terrain 24h/24, 7j/7. C'est d'ailleurs leur travail qui permet aux autres de se déplacer de manière respectueuse de l'environnement. Mais la charte « Employeur Pionnier » prône pour toutes les fonctions une approche centrée sur l'humain, basée sur la confiance, la proximité et la flexibilité.



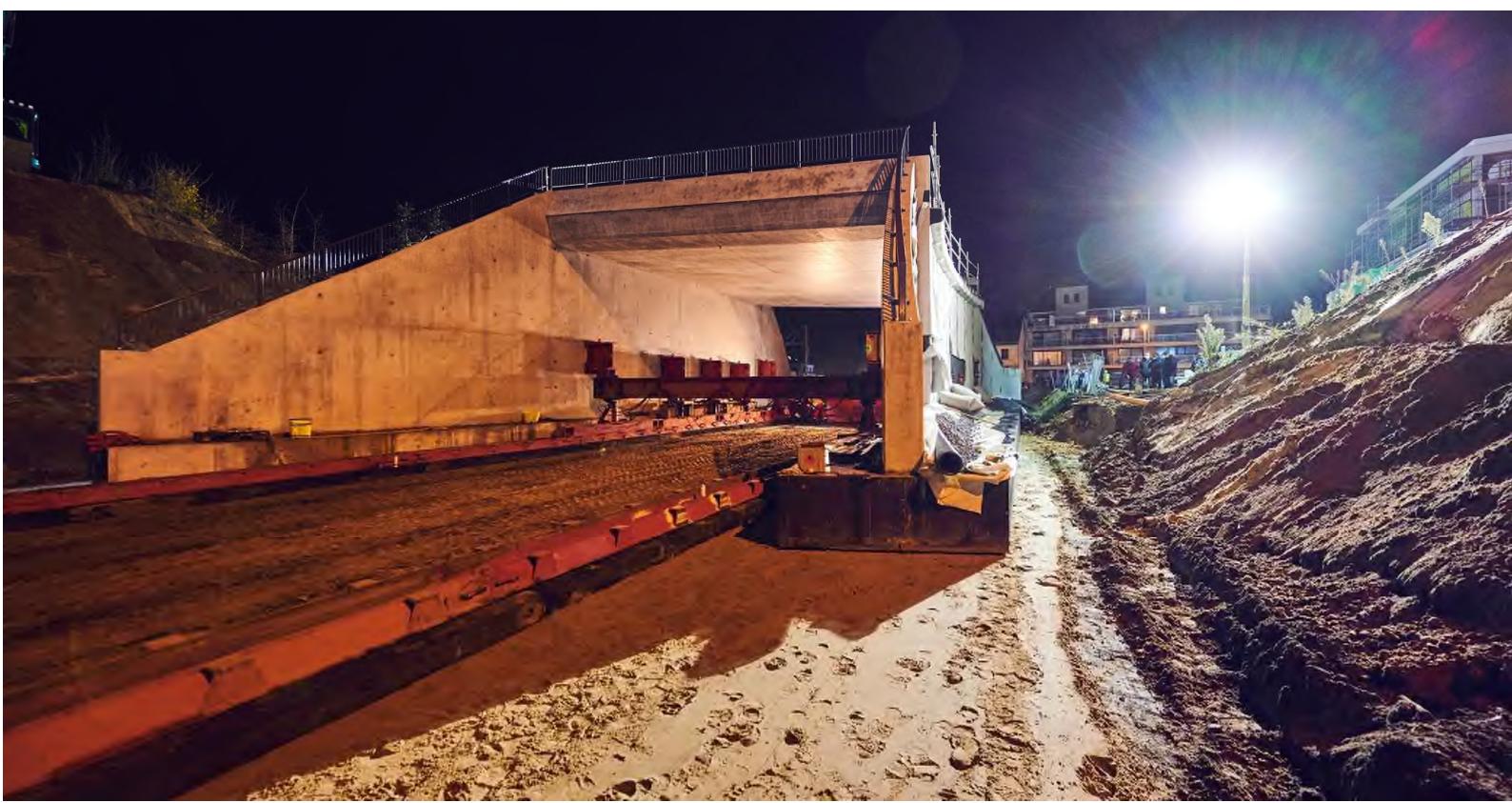


BIENTÔT UNE TROISIÈME ET UNE QUATRIÈME VOIE POUR LA LIGNE GAND-BRUGES DANS LA GARE DE BEERNEM

Nos collègues travaillent en collaboration avec la SNCB et la commune de Beernem pour aménager une troisième et une quatrième voie pour les trains circulant sur la ligne Gand-Bruges. Mi-novembre, un nouveau tunnel souterrain a été installé. Les nouvelles voies arriveront un peu plus tard. Les aménagements comprennent aussi l'installation de nouveaux abris et de sièges confortables sur les quais, facilement accessibles via de nouveaux escaliers et de larges rampes d'accès.

Ces importants travaux ne concernent pas uniquement la gare elle-même, mais aussi ses abords, comme par exemple, de nouveaux dépôts pour vélo et de nouveaux parkings.

Les travaux qui ont commencé en mai devraient être finalisés pour fin juillet 2021. L'investissement pour la rénovation de cette gare et de ses abords s'élèvera au total à 11,9 millions d'euros.





NOS VIDÉOS PRIMÉES À CANNES

2020 a vu deux de nos campagnes primées aux « Cannes Corporate Media & TV Awards ». Sur 844 participations, le jury international a en effet choisi de récompenser 136 vidéos, dont deux de nos projets : « We are Infrabel » et « Jean-Pierre Barrière » !

Ce festival récompense les meilleurs films corporate, films destinés à un usage en ligne, documentaires et reportages. Il s'agit du seul festival dédié au film corporate se déroulant à Cannes, ville légendaire du long métrage et du film publicitaire ! Les participant.e.s viennent des quatre coins du monde et le jury est composé de personnalités de renom (p. ex. des lauréats d'Emmys ou d'Oscars).

UN DAUPHIN D'OR ET UN DAUPHIN D'ARGENT POUR L'HOMME INVISIBLE DES PASSAGES À NIVEAU

Pour notre campagne de sensibilisation à la sécurité aux passages à niveau, nous avions décidé de choisir une perspective peu conventionnelle. Notre film « Jean Pierre Barrière » raconte l'histoire d'une barrière à un passage à niveau, souvent ignorée et oubliée, comme une vraie personne. Cette approche semble avoir séduit le jury car nous repartons avec un Dauphin d'Or dans la catégorie « films d'informations » et un Dauphin d'Argent dans la catégorie « RSE » !

DAUPHIN D'ARGENT POUR NOTRE CAMPAGNE DE RECRUTEMENT « SUR-MESURE »

En matière de recrutement, nous avons créé en 2019 la campagne « We Are Infrabel ». Notre objectif ? Rendre notre image plus dynamique et travailler sur notre notoriété, mais aussi communiquer de façon ciblée vers les technicien.ne.s, les ingénieur.e.s et les informaticien.ne.s. Là où nous avons probablement fait la différence, c'est que tous les acteurs et actrices de la vidéo sont des employé.e.s d'Infrabel. Ils.elles ont libéré du temps et se sont prêté.e.s au jeu. Cela rend notre vidéo très authentique.





« ROUGE = STOP » : GRANDE CAMPAGNE AUTOUR DES ZONES PORTUAIRES

« Rouge = stop ». C'est le slogan de notre campagne de sensibilisation dans les ports depuis plusieurs années déjà. Et pour une bonne raison : chaque année, nous dénombrons de nombreux accidents aux passages à niveau dans les zones portuaires. Ces chiffres montrent à quel point la sensibilisation reste nécessaire.

La principale cause de ces accidents reste la même chaque année : le non-respect d'un feu rouge (dans près de 80 % des cas). Les conséquences sont économiques, matérielles et horaires puisque cela engendre des retards pour le transport de marchandises. Dans certaines situations, ces accidents ont même provoqué la mort.

2020 EN NUMÉRIQUE

Cette année, différentes actions de terrain étaient prévues dans les ports d'Anvers, Zeebrugge et Gand-Maritime, spécifiquement à l'intention des chauffeurs de camions. Celles-ci n'ont malheureusement pas pu avoir lieu à cause du corona. C'est pourquoi le 30 novembre, nous avons lancé une campagne en ligne via nos différents médias sociaux, et via ceux de nos partenaires.



UN NOUVEAU BYPASS RENFORCE LE RÔLE STRATÉGIQUE DE MALINES

Le Bypass de Malines est entré en service à la mi-décembre. Il s'agit d'une nouvelle ligne ferroviaire destinée à améliorer la circulation sur le nœud intermodal autour de la gare de Malines. Il comprend deux voies supplémentaires et deux nouveaux quais à l'entrée arrière de la gare. Cette ligne périphérique de 3,2 km apporte une bouffée d'air nécessaire et stratégique dans cette zone très fréquentée.

Le dernier week-end de novembre, Infrabel a installé les deux derniers aiguillages. En mettant en service les quais 11 et 12 quelques jours plus tard, la SNCB a réalisé une phase importante de la rénovation complète de la gare de Malines et de ses environs. L'utilisation de ces nouvelles voies va permettre le maintien de la capacité nécessaire pendant les différentes phases de travaux suivantes, qui se feront sur les autres voies.



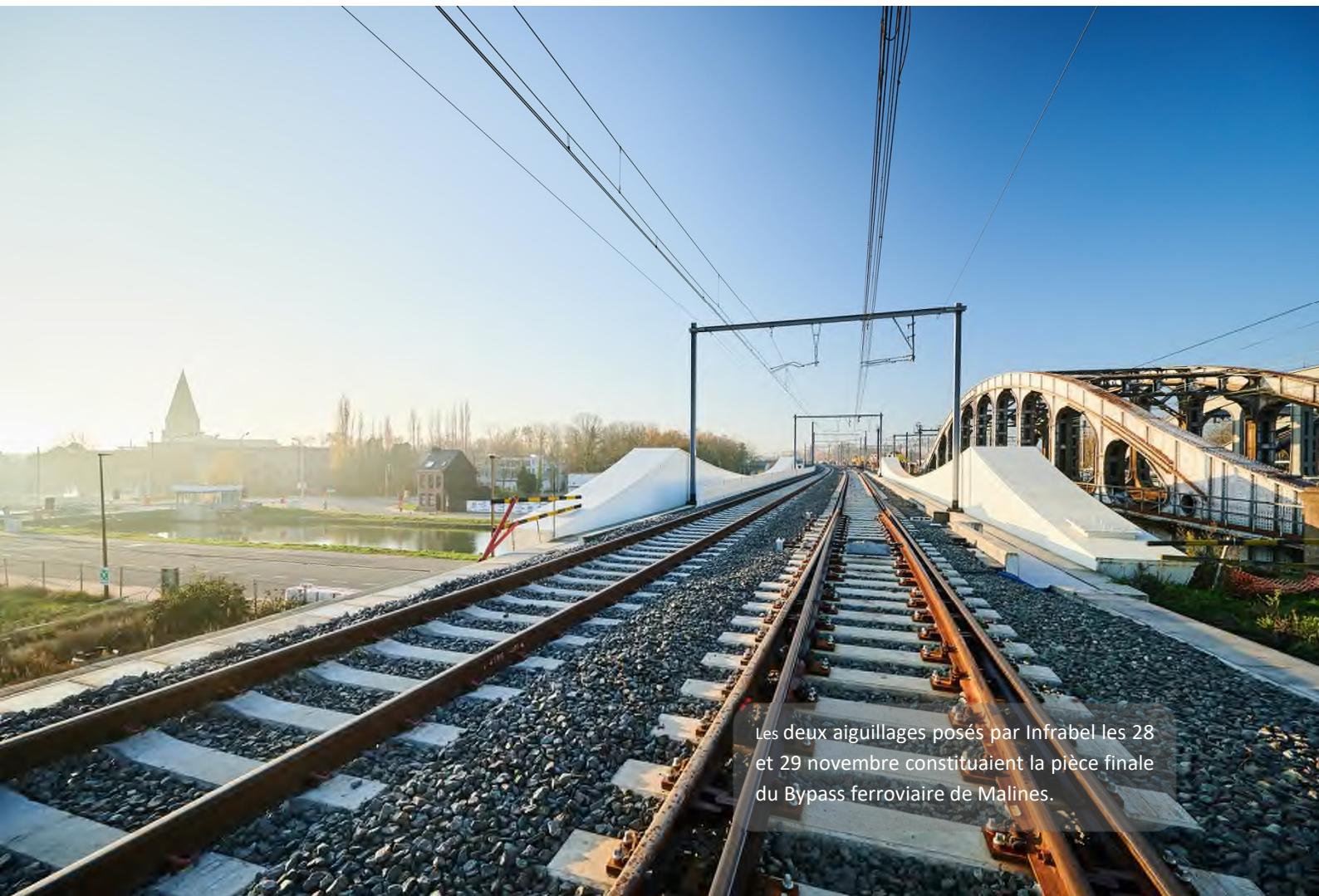


UN TRAFIC PLUS FLUIDE

Ce Bypass permettra une augmentation de la capacité sur cette liaison ferroviaire stratégique Bruxelles – Malines – Anvers – Pays-Bas. À terme, après l'achèvement des voies des quais 7-8-9-10, les voies du Bypass seront empruntées par les trains nationaux et internationaux pour traverser plus rapidement la gare de Malines (160 km/h au lieu de 100 km/h). La ligne sera par ailleurs raccordée à la liaison Diabolo vers l'aéroport, ce qui permettra d'améliorer la mobilité depuis et vers Bruxelles. Ainsi, grâce au Bypass, Malines est appelée à devenir un carrefour multimodal important.

Le projet est le fruit d'une étroite collaboration entre différents acteurs, parmi lesquels Infrabel, TUC RAIL et la SNCB. Comme l'a souligné le Premier ministre Alexander De Croo, « ce projet est un bel exemple de collaboration intense et réussie à tous les niveaux, et une superbe réalisation dans le respect de toutes les mesures Covid. »

Les premiers travaux de génie civil pour cette nouvelle ligne avaient démarré en 2013. Pour Infrabel, ce Bypass représente un investissement d'environ 170 millions d'euros.



Les deux aiguillages posés par Infrabel les 28 et 29 novembre constituaient la pièce finale du Bypass ferroviaire de Malines.



PRÈS DE 780 NOUVEAUX COLLÈGUES EN 2020 !

La crise sanitaire ne nous a pas empêchés de renforcer nos équipes comme prévu. Conformément à nos ambitions de 2020, nous avons réussi à recruter près de 780 nouveaux et nouvelles collègues durant l'année écoulée, dont 650 depuis le premier confinement. Pour y parvenir, nous avons dû bien sûr nous adapter. Les recrutements se sont faits dans des conditions inhabituelles, sans parfois jamais rencontrer nos interlocuteurs. Treize Jobdays ont ainsi été organisés, en présentiel ou à distance. Nous avons également organisé des Job webinars et des Job dates pour remplacer les salons et bourses de l'emploi organisés habituellement pour les étudiants. Les Job webinars, à destination de profils techniques, nous ont permis de présenter notre entreprise et nos différents métiers aux participants qui pouvaient poser leurs questions à nos ambassadeurs. Pour les Job dates, les étudiants ingénieurs et ICT ont eu l'occasion de rencontrer virtuellement nos collègues ingénieurs, informaticiens et des ressources humaines.

En décembre, une équipe de RTL TVI a suivi une vingtaine de nos nouveaux et nouvelles collègues en pleine formation « Welcome@Infrabel ». Comme les journalistes ont pu le constater, les circonstances particulières ne semblent pas avoir eu d'impact sur leur enthousiasme et l'accueil chaleureux qui leur a été réservé !



AU TRILOGIPORT, INFRABEL OUVRE LA VOIE VERS LE RÉSEAU FERROVIAIRE MONDIAL

Pour être complètement opérationnel, le Trilogiport de Liège n'attendait plus que sa connexion au réseau ferroviaire. Celle-ci est officiellement en service depuis le 8 décembre.

Situé dans l'hinterland de quatre grands ports maritimes de la mer du Nord (Anvers, Zeebrugge, Rotterdam et Dunkerque), le Trilogiport de Liège est appelé à devenir un site stratégique. L'atout majeur de ce premier port fluvial européen repose avant tout sur la multimodalité. Le site bénéficie d'un accès à la route, à la voie d'eau... et désormais au rail. À terme, cette plateforme logistique sera aussi connectée à l'aéroport de Liège-Bierset. Soit un accès à un marché de 56 millions de consommateurs dans un rayon de 250 km !

Infrabel s'est occupée du dernier chaînon manquant : la remise en état de la connexion ferroviaire du Trilogiport. Nos équipes ont dû remettre en service 4 km de voies longtemps abandonnées, de la signalisation, deux grands ponts et de nombreux passages à niveau. La plupart des travaux ont été réalisés en 2020.

UN GRAND POTENTIEL À VENIR

Le 8 décembre, un premier train est arrivé de Yiwu, base importante de l'e-commerce en Chine, après un voyage de 12.000 km. Il transportait 41 conteneurs chargés de marchandises à destination de plusieurs pays, dont la Belgique, les Pays-Bas, l'Allemagne, l'Espagne et le Royaume-Uni.





Ce train annonce de belles perspectives, tant pour l'économie belge que pour Infrabel, car cette nouvelle liaison permettra d'augmenter l'attractivité de la plateforme et d'accroître le potentiel de commercialisation du site. Le rail est amené à se développer au fur et à mesure que la plateforme va monter en puissance et le Trilogiport devrait générer près de 2.000 emplois directs et indirects.



ETCS : 258 KM SUPPLÉMENTAIRES EN 2020

Maillon essentiel de la sécurité ferroviaire, l'ETCS (*European Train Control System*) se trouve en première place dans nos projets stratégiques. Grâce à ce système européen de contrôle des trains, le risque qu'un train dépasse un signal rouge est fortement réduit, de même que les vitesses excessives. Ce système voulu par l'Europe est aussi un pas important vers la construction d'un réseau ferroviaire européen interopérable et plus sûr.

Infrabel a choisi de déployer sur son réseau une combinaison de trois technologies : l'ETCS niveau 1 Full Supervision, l'ETCS niveau 1 Limited Supervision et l'ETCS niveau 2 Full Supervision. Notre Masterplan ETCS ambitionne d'équiper tout le réseau d'ici 2025.

INFRABEL PIONNIÈRE

Grâce à la ligne-pilote L73 entre Dixmude et La Panne (mise en service en juillet 2018), notre pays était le premier en Europe à installer, dès 2018, l'ETCS Niveau 2 sur une ligne conventionnelle (pas à grande vitesse) en plus de la signalisation latérale. Après la Suisse, nous avons aussi été le deuxième pays d'Europe à mettre en service le système ETCS Niveau 1 Limited Supervision (deux lignes-pilotes mises en service : entre Cour-sur-Heure et Couvin et entre Gavere et Audenaerde).

2020 : 29 % DU RÉSEAU ÉQUIPÉ

Malgré un contexte 2020 difficile qui a retardé certains projets, nous avons poursuivi notre programme d'installation. En décembre, 29 % de nos voies étaient équipées du système ETCS (trois techniques confondues), soit 258 km supplémentaires mis en service. À ce stade, le programme le plus avancé est l'ETCS Niveau 1 Full Supervision (66 % de notre réseau équipé en décembre 2020).

Chaque étape constitue un grand pas pour la sécurité du réseau ferroviaire. Parmi celles franchies en 2020, citons entre autres :

- ETCS Niveau 1 Full Supervision : mise en service à Ostende, à Charleroi, et sur les lignes Ath - Baisieux et Vielsalm - Gouvy.
- ETCS Niveau 1 Limited Supervision : deux projets pilotes en place sur les lignes L132/134 Charleroi - Couvin et L86 Gavere – Audenaerde.





UNE NOUVELLE GARE INTERMODALE À ANDERLECHT

Depuis le 13 décembre, la Région de Bruxelles-Capitale est officiellement dotée d'une 35^{ème} gare. Cette nouvelle gare d'Anderlecht est aussi la 144^{ème} gare du réseau suburbain (Offre S) de Bruxelles et ses environs. Elle sera desservie par le train S3 toute la journée, en semaine comme le week-end. Elle permet ainsi à la SNCB d'élargir son offre de trains dans le cadre du Plan de Transport 2020-2023.

FAVORISER L'INTERMODALITÉ

Cette gare surplombe la chaussée de Mons et est située à proximité de l'important Campus du Ceria (Coovi), d'écoles, et de nombreux grands magasins et entreprises. L'intermodalité a été privilégiée : la gare est située à la sortie de l'Autoroute E19, à proximité du parking P&R Ceria-Coovi et de lignes de métro et de bus. Elle offrira donc la possibilité à plusieurs centaines de voyageurs par jour de privilégier le train comme moyen de transport à Bruxelles.

Ces travaux ont été réalisés par la SNCB et par Infrabel. Notre entreprise était responsable des travaux de gros œuvre tels que la construction des murs de soutènement, des escaliers, des rampes d'accès, ainsi que du revêtement de quai en clinkers et de l'installation du garde-corps. La SNCB a quant à elle réalisé les travaux de parachèvement et d'équipement des lieux.

MISE À QUATRE VOIES DE LA LIGNE 50 A/C DENDERLEEUW – BRUXELLES-MIDI

Infrabel a investi 1,5 million d'euros dans la gare d'Anderlecht et y a travaillé dans le cadre plus large de la mise à quatre voies de la ligne 50A/C Denderleeuw-Bruxelles-Midi. Pour rappel, le projet RER repose sur la mise à quatre voies, par Infrabel, de cinq axes ferroviaires dans un rayon de 30km autour de Bruxelles. Les travaux à la gare d'Anderlecht ont été réalisés par TUC RAIL pendant la mise à quatre voies de la ligne 50 A/C. Depuis la mi-juin 2020, cette dernière permet aux trains de rejoindre encore plus facilement la gare de Bruxelles-Midi.





INVESTISSEMENTS FERROVIAIRES 2021: LE GOUVERNEMENT NOUS OCTROIE 75 MILLIONS D'EUROS SUPPLÉMENTAIRES

A l'initiative du Ministre fédéral de la Mobilité, le Conseil des ministres a décidé d'octroyer 75 millions d'euros supplémentaires à Infrabel pour 2021. Cette dotation intervient dans le cadre du Plan Boost destiné à rendre le transport par train plus attractif et plus accessible, tant pour les voyageurs que les marchandises. Elle représente un apport complémentaire important qui permet à la dotation d'investissement d'Infrabel d'atteindre 894,2 millions d'euros en 2021.

Le 14 décembre, le Conseil d'administration d'Infrabel a décidé de l'utiliser entièrement pour des investissements bénéfiques aux transports de voyageurs et de marchandises, à savoir pour la sécurisation et modernisation du réseau, ainsi que l'amélioration de l'accueil et de l'accessibilité.

WALLONIE (27,6 MILLIONS D'EUROS) : PRIORITÉ AU MAINTIEN DE DEUX LIGNES MENACÉES À COURT TERME

Il s'agit des portions « Bomal - Marloie » (ligne 43) et d'une des 2 voies entre Cuesmes et Quévy (ligne 96). Parallèlement, plusieurs « ART » (limitations temporaires de la vitesse des trains) vont pouvoir être évitées. Par exemple : sur le tronçon « Braine-le-Comte - Soignies » (L96), entre Jambes et Lustin (L154), entre Jemeppe-sur-Sambre et Gembloux (L144) ou encore sur les lignes 166 & 165 (tronçons Paliseul – Bertrix et Bertrix – Florenville).

Accueil des voyageurs : les moyens seront alloués de manière à rencontrer les ambitions du « Master plan Stations » de la SNCB au travers de rehaussements de quais et du renouvellement de systèmes informatiques supportant l'affichage dans les gares.

FLANDRE (41,4 MILLIONS D'EUROS) : PRIORITÉ À LA MODERNISATION DE TROIS LIGNES

Il s'agit de Bruxelles - Ostende (L50A), la ligne la plus fréquentée de Belgique, d'Alost Burst (L82) et de la ligne De Pinte - Renaix (L86). Sur celle-ci, le tunnel Louise-Marie en Ardenne flamande est en cours de modernisation, de telle sorte qu'aucune limitation de vitesse temporaire n'est nécessaire.

En ce qui concerne l'accueil des voyageurs, les moyens seront alloués de manière à rencontrer les ambitions du « Master plan Stations » de la SNCB au travers de rehaussements de quais et du renouvellement de systèmes informatiques supportant l'affichage dans les gares.

BRUXELLES (6 MILLIONS D'EUROS) : PRIORITÉ AU GRILL DE BRUXELLES-MIDI ET À LA LIGNE 28

Les six millions d'euros iront au renouvellement d'aiguillages dans le grill de la gare de Bruxelles-Midi ou au renouvellement de voies et de ponts métalliques sur la ligne 28 (Ring Ouest de Bruxelles), axe important pour le maintien de la desserte du site « Audi Brussels ».

ET DES INVESTISSEMENTS DÉTERMINANTS POUR LE TRANSPORT DE MARCHANDISES ET LE TRANSFERT MODAL

Enfin, ces moyens supplémentaires vont permettre de moderniser les infrastructures ferroviaires dans les ports d'Anvers (entre autres le renouvellement d'installations de triage) et de Gand. Des investissements seront également consentis dans des raccordements industriels au bénéfice de clients comme Nyrstar et Disteel.





UNE CIRCULATION PLUS FLUIDE À ZWIJDRECHT

En décembre, nous avons dévoilé un projet important réalisé à la gare de Zwijndrecht où, pendant six mois répartis entre l'automne 2019 et l'automne 2020, nos équipes ont redessiné et modernisé toute l'infrastructure ferroviaire. Ces travaux avaient plusieurs objectifs : améliorer la fiabilité, faciliter l'entretien de l'infrastructure, améliorer la qualité de la voie, augmenter le confort et la sécurité des voyageurs...

Premier effet de ce chantier : la fin des longues attentes au passage à niveau de la gare. En effet, lors des fréquents arrêts de trains au quai 1, les barrières restaient fermées pendant de longues minutes, si bien que les usagers de la route devaient souvent s'armer de patience à cet endroit. Le quai qui se trouvait avant le passage à niveau a été déplacé de 300 m, ce qui rend le trafic routier désormais plus fluide.

Quant au passage à niveau, il a été élargi de 2 m afin que la commune puisse prolonger le trottoir et la piste cyclable jusqu'au-delà du passage. Cela rend cet endroit plus sûr pour les usagers faibles. Par ailleurs, une partie du revêtement routier de l'ancien passage à niveau était en bois et se dégradait avec le temps, entraînant beaucoup de désagréments pour ses usagers. Le nouveau passage à niveau est en béton, beaucoup plus confortable, sûr et facile à entretenir. Nos équipes ont également renouvelé deux autres passages à niveau aux alentours.

En collaboration avec la SNCB, nous avons aussi construit de nouveaux quais adaptés à l'emplacement du passage à niveau. Les quais ont été prolongés à 275 m et rehaussés à la hauteur standard de 76 cm. A la clé : un meilleur confort pour les voyageurs, qui pourront désormais monter et descendre des trains plus facilement.





UNE VITESSE DES TRAINS AUGMENTÉE

Le projet de la gare de Zwijndrecht a nécessité l'adaptation de toute l'infrastructure - aiguillages, traverses, caténaires, signalisation.... - à la nouvelle configuration des voies. Cette modernisation a aussi un impact positif sur la vitesse du trafic ferroviaire.

L'ensemble de ces travaux s'est bien entendu fait en respectant les mesures corona et avec la volonté de limiter autant que possible l'impact sur le trafic et les nuisances pour les riverains, notamment grâce à une massification des travaux.



Les nouvelles tendances en matière de mobilité douce nous prouvent qu'il y a un réel besoin de vouloir se déplacer autrement, de manière efficace et durable, avec un minimum d'impact sur l'environnement. Les chemins de fer ont bien-sûr toute leur place dans cette mobilité en plein changement. Infrabel a la volonté de faire partie intégrante de la solution visant à faire des chemins de fer la colonne vertébrale de la mobilité de demain.

EN AVANT POUR LE PLAN GO !

Validé par le Conseil d'administration en décembre 2019, le plan stratégique GO ! va permettre à l'entreprise de rester cet acteur de mobilité de premier plan.

Y figurent la raison d'être de notre entreprise mais également ses valeurs, sa vision, ainsi que les priorités et leviers stratégiques sur lesquels nous nous concentrerons au cours des prochaines années.

Malgré le contexte difficile lié à la crise sanitaire, 2020 est l'année point de départ de la transformation de notre entreprise. Infrabel a donc commencé à le mettre en œuvre avec un objectif final, prévu à l'horizon 2040 : « Façonner ensemble un réseau de la mobilité durable et citoyenne. »

SIX PRIORITÉS

Le plan GO ! est structuré en six priorités. Elles tendent toutes vers l'amélioration du service à nos clients. Nous voulons avant tout faire de nos clients, directs et indirects, des partenaires. Pour y arriver, des objectifs concrets pour 2024 ont été définis et une série de projets-clés a été identifiée pour chaque priorité avec l'ambition de rester un acteur de mobilité de premier plan.



SEPT LEVIERS

Ces priorités sont soutenues par sept leviers prioritaires pour permettre d'accélérer la transformation de notre entreprise, d'assumer pleinement notre mission et d'atteindre nos objectifs stratégiques à long terme.



DES PROJETS AMBITIEUX

Malgré le contexte que nous avons connu en 2020 et les défis que nous avons dû relever suite à la crise de la Covid-19, l'implémentation du plan stratégique a pu démarrer. Certains projets déjà lancés ont été poursuivis, d'autres ont été initiés ou mis à l'étude.

A l'automne, l'administrateur délégué, Benoit Gilson a organisé des réunions virtuelles autour de cette implémentation avec le Top Management d'Infrabel. Outre la présentation des objectifs concrets repris dans le plan ainsi que des projets considérés comme prioritaires pour l'atteinte de ceux-ci, ces moments d'échange et de partage étaient l'occasion de pouvoir répondre aux questions et de préciser le rôle que chacun a à jouer dans la mise en œuvre concrète du plan stratégique.

Même si le contexte peut amener à des évolutions et à des aménagements dans la gestion des différents projets, le plan GO ! reste un guide pour nos ambitions à long terme afin que nous puissions continuer d'œuvrer pour une mobilité plus durable en Belgique, tout en offrant à nos clients les services dont ils ont besoin.



CHRONIQUE D'UNE CRISE INÉDITE

La crise sanitaire a prouvé plus que jamais le rôle vital des Chemins de fer pour la population et pour l'économie de notre pays. Coûte que coûte, il était impératif que les trains puissent continuer de circuler et ce, en toute sécurité, et répondre aux besoins essentiels en mobilité des citoyens.

Infrabel a pu s'adapter à cette situation exceptionnelle. Depuis le début de la crise, Infrabel et la SNCB ont travaillé en étroite collaboration avec les autorités. La situation du secteur ferroviaire a fait ainsi l'objet d'une évaluation au jour-le-jour de manière à pouvoir assurer un suivi en temps réel et apporter une réponse adéquate aux besoins de chaque moment.

Mais cette crise a aussi permis de mettre en lumière la résistance, l'engagement et la cohésion de nos 10.000 collaborateurs et collaboratrices. A la maison ou sur le terrain, tout le monde a dû s'adapter et se serrer les coudes pour que notre entreprise continue d'assurer ses missions. Ils et elles ont fait preuve de créativité, de résilience, d'initiative, de respect, de solidarité, et même d'humour... Nous pouvons être fiers de nos équipes ! Et cette année plus particulièrement, nous avons tenu à leur faire savoir, par tous les canaux possibles.

Alors si nous devons choisir deux mots pour débuter ce chapitre « spécial Covid », ils s'adressent à ceux et celles qui ont permis à Infrabel de garder le cap tout au long de cette année chamboulée : « Merci collègues ! ».





12 MARS : QUAND TOUT BASCULE...

Comme dans toutes les entreprises du pays, dès l'annonce des premières mesures sanitaires prises par les autorités, Infrabel a imposé le télétravail aux collaborateurs et collaboratrices. Étant donné qu'une partie de nos métiers ne peuvent se faire en télétravail, nous avons mis en place des protocoles et des mesures de sécurité strictes afin que sur le terrain, la sécurité et la santé de notre personnel, tout comme celle de nos fournisseurs, soient assurées.

Parmi ces mesures, citons par exemple :

- Une communication très régulière par e-mail, par courrier, sur l'intranet, notamment via une page spéciale, via un suivi des questions par mail dès le mois de mars.
- La diffusion de fiches pratiques concernant les gestes d'hygiène de base et les différents équipements de protection avec des instructions d'utilisation très claires.
- Le placement d'autocollants et autres signes dans les bâtiments afin que les flux de déplacement et les règles d'hygiène soient respectés au mieux sur les différents lieux de travail.
- La distribution à chaque employé.e d'un paquet de masques buccaux et de gel pour les mains.
- Le placement, dans les cabines de signalisation, de parois en plexiglas entre les agent.e.s afin de respecter les règles de distanciation.
- La mise en place d'une réserve de personnel afin d'anticiper le problème de manque d'effectif lié à la maladie.

Très vite également, nous avons pris l'initiative de créer une plateforme de discussions hebdomadaires avec les entreprises ferroviaires, le SSICF et notre régulateur. Celle-ci nous a permis d'avoir un aperçu précis de la situation et d'échanger des informations précieuses telles que l'évolution du trafic, les trains supprimés, le taux de maladie au sein du personnel, la stratégie de suppression des chantiers... Ces réunions ont entre autres permis d'aborder la question du renouvellement des licences conducteurs venant à échéance, ou encore de la compensation pour l'annulation tardive des trains.

23 MARS : UN SERVICE DE TRAINS D'INTÉRÊT NATIONAL

Dès le lundi 23 mars, un service de train national a été mis en place. L'offre correspondait à environ 75 % du nombre de places offertes habituellement aux voyageurs d'un jour normal de semaine. En prenant cette décision, la Belgique s'inscrivait dans des décisions prises à l'échelle européenne.

En tenant compte du degré d'absentéisme du personnel d'Infrabel et de la SNCB suite à la COVID-19, l'objectif de cette mesure d'urgence était double : d'une part, assurer une continuité de service ferroviaire sur tout le territoire belge, tout en garantissant un niveau maximal de sécurité sanitaire pour les personnes amenées à devoir absolument se déplacer en train.

Du côté du transport international voyageurs, les entreprises ferroviaires actives en la matière ont été confrontées à la fermeture des frontières pour les voyages non essentiels et n'ont eu d'autre choix que de diminuer leur offre au strict minimum.

Quant au transport de marchandises, il a connu une diminution de 15% de la demande, ce qui s'est traduit par une baisse équivalente de ses activités.





27 MARS : PRIORITÉ AUX TRAVAUX ESSENTIELS

Face aux différentes contraintes en termes de personnel et réglementaires, l'exécution de nos chantiers devait elle aussi faire l'objet d'adaptations. C'est pourquoi nous avons décidé, dès la fin mars et jusque début juin, de donner la priorité à trois types d'interventions : les travaux d'entretien (voies, caténaires et signalisation), les renouvellements urgents et enfin les interventions en cas d'incident sur le réseau, pour lesquelles nos équipes étaient prêtes à intervenir 24H/24. Certains travaux non urgents ont été mis provisoirement à l'arrêt. Cette mise en veille s'est faite selon des critères très stricts, à savoir laisser les lieux en toute sécurité et permettre aux chantiers de redémarrer dès la crise terminée. Cette stratégie a de facto permis au trafic marchandises de pouvoir circuler de manière plus fluide et sans déviations.

4 MAI : SORTIE PROGRESSIVE DE LA CRISE

Après le premier confinement, la sortie de crise s'est faite progressivement et dans le respect des recommandations fédérales permettant de garantir la sécurité de notre personnel : adaptation des lieux de travail, gel, mesures de protection physiques...).

Dès le 4 mai, le Service d'Intérêt National a fait place à une reprise quasi complète du trafic ferroviaire national et ce, grâce à une étroite collaboration avec la SNCB.

Nous avons continué à nous concentrer sur les chantiers essentiels encore pendant quelques semaines, avec une reprise contrôlée des chantiers à partir du 8 mai, puis l'exécution de tous les travaux de maintenance et de renouvellement dès le 1er juin.

Certains travaux ont dû cependant être replanifiés fin 2020, en 2021 ou 2022. Pour la reprise 2020, nous avons donné la priorité à trois types de travaux : ceux liés à la sécurité, ceux qui, s'ils ne sont pas réalisés, peuvent donner lieu à des restrictions d'infrastructures imprévues (ralentissement temporaire ou mise hors service), et enfin les travaux préparatoires ou phasés pour les grands projets qui, en cas de non-exécution ou de retard, perturberaient lourdement le planning des trains en 2021. Notre volonté était aussi de préserver autant que possible nos engagements pris pour 2021 en matière de circulation des trains.

Mai a aussi connu la reprise progressive des activités, notamment dans les ateliers, et la fin du télétravail pour les fonctions critiques.

29 JUIN : DÉBUT DE LA PHASE 4 DE LA REPRISE

A partir du 29 juin, tous les bâtiments principaux ont été rouverts. Deux conditions étaient cependant de mise : le respect des mesures d'hygiène et de protection, ainsi qu'un taux d'occupation des lieux de maximum 50 %. Néanmoins, tant que le télétravail est resté la norme, il l'est aussi resté pour notre personnel dont la présence au bureau n'était pas essentielle.

17 OCTOBRE : RETOUR AU TÉLÉTRAVAIL OBLIGATOIRE

Suite à l'augmentation du nombre d'infections et d'admissions à l'hôpital, nous avons suivi les règles imposées par le Gouvernement fédéral : pour tout le personnel dont la présence au bureau n'était pas nécessaire pour effectuer leur travail ou pour suivre une formation, le télétravail est redevenu la norme jusqu'à nouvel ordre.





UNE AIDE NÉCESSAIRE POUR AMORTIR LES PERTES 2020

Le 3 novembre, afin de compenser les pertes de 2020 dues à cette crise sanitaire, le Conseil des ministres a décidé d'allouer à Infrabel une compensation financière. Cette subvention forfaitaire exceptionnelle, mais d'une importance capitale pour que notre entreprise puisse continuer à mener à bien ses missions de service public en faveur des voyageurs et de l'économie belge, s'élève à 46,9 millions d'euros pour Infrabel.



Entreprendre durablement

Le développement durable est devenu un sujet incontournable, tant pour les citoyens que pour les entreprises et les pouvoirs publics. Chez Infrabel, nous avons un atout formidable : de par notre mission-même, nous jouons un rôle-clé dans la transition vers un monde plus durable.

Notre entreprise travaille bien sûr à la construction d'une mobilité durable, tant pour les citoyens que pour ses propres collaborateur.rice.s, dont près de deux tiers utilisent déjà des moyens de transport durables (train, transports urbains, vélo...) ! Mais pas uniquement, puisque notre politique de durabilité et de responsabilité sociétale (RSE) englobe de nombreux domaines : de l'efficacité énergétique à la préservation de la biodiversité, en passant par les achats durables, l'économie circulaire, la création de vocation pour les métiers techniques ou encore la réduction des inégalités, la diversité et l'inclusion...

Le chantier est vaste ! Et malgré les temps bousculés que nous avons connus en 2020, nous avons gardé le cap sur nos priorités sociétales, en nous adaptant à une nouvelle réalité plus virtuelle. Celle-ci nous a notamment permis de garder le contact avec notre communauté RSE et de continuer à former et à sensibiliser à la RSE.

NOTRE STRATÉGIE CLIMATIQUE EN ACTION

L'année 2020 aura entre autres été marquée par une belle avancée dans notre stratégie climatique. Le 12 octobre a eu lieu le lancement de la *Belgian Alliance for Climate Action* (BACA), et Infrabel a décidé d'en faire partie. La BACA est une initiative via laquelle des entreprises et organisations belges s'engagent à atteindre des objectifs climatiques ambitieux. Infrabel et les autres participants souhaitent ainsi contribuer à la réalisation de l'accord de Paris sur le climat. En adhérant à la BACA, nous nous sommes engagé.e.s à faire valider scientifiquement nos objectifs climatiques par des experts internationaux. Ces experts vont évaluer dans quelle mesure nos actions contribuent aux objectifs climatiques de cet accord.

Notre ambition est d'évoluer vers une organisation neutre en CO₂. Pour les années à venir, nos enjeux seront entre autres d'augmenter l'efficacité énergétique de nos installations, de nos bâtiments et de nos véhicules, de développer des projets d'énergie verte le long des voies ferrées et sur nos bâtiments, et de réduire notre consommation d'énergie fossile.

TRAVAIL HYBRIDE : UNE ÉVOLUTION POSITIVE POUR INFRABEL

Si la crise sanitaire a été un frein sur bien des plans, elle a aussi apporté un nouveau souffle. Elle nous a par exemple poussé.e.s à accélérer la réflexion sur le télétravail, autre maillon d'une mobilité durable. Nous pouvons déjà dire que notre objectif est de capitaliser sur ce que nous avons appris en 2020 et d'étendre le télétravail dans le futur. Selon une enquête interne menée durant l'année, 75 % de nos collègues ont en effet affirmé que le télétravail génère de la satisfaction. Bien entendu, les modalités seront encore à valider et cette évolution posera des défis, notamment en matière d'accompagnement, de cadre réglementaire, ou encore de charge de travail et de respect de la frontière entre vie privée et vie professionnelle.

En mai 2021, notre nouveau Rapport de Développement Durable 2019-2020 reprendra d'ailleurs dans les détails tous les défis et projets sociétaux de ces deux dernières années. Une occasion d'en apprendre plus sur notre politique RSE et les Objectifs de Développement Durable que nous soutenons.





2. POSITIONNEMENT DE L'ENTREPRISE ET CHIFFRES-CLÉS

A la fin de 2020, 9 opérateurs fret sont agréés sur le réseau belge : Lineas, CFL Cargo, Crossrail, DB Cargo Belgium, Europorte, RailTraxx, SNCF Fret, Rurtalbahn Cargo Nederland et HSL Polska.

L'opérateur Rotterdam Rail Feeding a décidé de ne pas prolonger son certificat de sécurité en 2020. Les activités de DB Cargo NL, quant à elles, sont reprises par la nouvelle entreprise ferroviaire DBCargo Belgium.

Dans le secteur du transport de voyageurs, Infrabel compte trois clients : SNCB, Eurostar France et Thifactory (Thalys). À la fin de l'année, Infrabel comptait donc 12 clients, tous domaines confondus.

Le nombre total de train-kilomètres effectifs¹ pour l'ensemble des segments (excl. associations touristiques² et organisme notifié³) s'élève à **92,66 millions de trains-kilomètres**, soit une diminution de - 6,96 % en 2020 par rapport à l'année précédente.

Pour le segment du trafic voyageurs national (excl. Associations touristiques et organisme notifié), le nombre de train-kilomètres effectifs a diminué (-4,14 %) pour atteindre **77,5 millions de train-kilomètres**. Cette évolution s'explique par l'impact de la crise sanitaire de la Covid-19 sur le trafic ferroviaire pendant l'année 2020.

En ce qui concerne le trafic international voyageurs, le nombre de train-kilomètres a subi une très forte diminution (-41,35 %) par rapport à 2019 pour atteindre **3,31 millions de trains-kilomètres** en 2020. Tout comme pour le trafic national voyageurs, cette tendance à la baisse est une conséquence directe des effets de la crise de la Covid-19.

En 2020, le nombre de train-kilomètres effectifs du segment de trafic de marchandises a fortement diminué (-9,59 %) pour atteindre **11,84 millions de train-kilomètres**. Cette diminution s'explique principalement par les effets de la crise sanitaire sur le trafic ferroviaire de marchandises.

¹ 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.

² 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. Il est possible qu'à l'avenir des associations touristiques circulent de nouveau sur notre réseau.

³ Organisme reconnu au niveau européen par le gouvernement pour procéder à une évaluation de la conformité ou de l'aptitude à l'emploi des constituants d'interopérabilité en vue d'instruire la procédure de vérification CE des sous-système (conformité STI- spécification techniques d'interopérabilité) du système ferroviaire dans la communauté.





Le montant total de la redevance d'utilisation⁴ de l'infrastructure ferroviaire (incl. associations touristiques et organisme notifié) a atteint 707,50 millions d'euros, soit une baisse de 10,37 %⁵ par rapport à l'année précédente. Les raisons principales de cette diminution de redevance sont à attribuer d'une part aux effets de la crise sanitaire sans précédent que nous avons connu en 2020 sur le trafic ferroviaire des différents secteurs et d'autre part, à l'application d'un geste commercial exceptionnel⁶ lié à la Covid-19 envers les entreprises ferroviaires via l'adaptation des règles de facturation (non-facturation des sillons non-effectifs).

⁴ Il s'agit du montant de la redevance "YourMoves" effective et non-effective incluant les coûts administratifs (AK). Il convient de souligner que depuis la Décision D-2015-11-S du 15 octobre 2015 du Service de Régulation du Transport ferroviaire et de l'Arrêt de la Cour d'Appel du 30 novembre 2016, Infrabel a été dans l'obligation d'abandonner la facturation forfaitaire du produit « YourShunts ». Dès lors, l'entreprise s'est vue contrainte de n'appliquer qu'exclusivement l'utilisation de la formule légale. Néanmoins, vu l'impossibilité technique d'appliquer cette formule, 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.

⁵ Le pourcentage de diminution de la redevance entre 2019 et 2020 a été calculé sur base d'euros constants (€2020) afin de neutraliser les effets de l'indexation.

⁶ Le montant du geste commercial suite à la non-facturation des sillons non-effectifs s'élève à 6,2M€ pour la période du 16 mars au 30 septembre 2020 inclus.



Chiffres-clés



SÉCURITÉ

109

vols de câbles avec impact sur le trafic
(en 2019 : 203)

614

faits de personnes le long des voies et 95.943
min. de retard cumulées (en 2019 : 705 et 128.
820 min.)

23

accidents aux passages à niveau ayant fait
9 morts (en 2019 : 45 faits et 7 morts)

59

dépassements de signaux en voie principale (en
2019 : 85) ; atteinte du 1^{er} point dangereux dans
21 de ces 59 cas



PONCTUALITÉ

93,6%

Ponctualité globale sans neutralisation
(en 2019 : 90,4%)

95,7%

Ponctualité globale avec neutralisation*
(en 2019 : 93,3%)

*Neutralisation des facteurs externes
et travaux d'investissements

5,1 %

Autre

38,2 %

Tiers

26,2 %

Infrabel

30,6 %

SNCB

RETARDS

38.315 minutes
RETARDS EN PROVENANCE
DE RÉSEAUX ÉTRANGERS

95.943 minutes
PER-
SONNES LE LONG DES VOIES

66.444 minutes
HEURTS D'UNE PERSONNE

3.633 minutes
VOLS DE CÂBLES

33.185 minutes
ACCIDENTS AU PASSAGE À NIVEAU



PRODUCTION

1.539.933

sillons effectifs

(en 2019 : 1.636.327)

109.793.272,70

trains kilomètres

(en 2019 : 109.478.748)

988,6 millions d'euros

d'investissement réalisé

(en 2019 : 888,0 millions)

100,5 %

de réalisations des investissements par rapport à l'amendement, toutes sources de financement confondues (en 2019 : 100,0 %)



FINANCES

REBITDA :

19,3 millions d'euros

EBT :

-55,1 millions d'euros

Trésorerie :

439,3 millions d'euros



EN PHASE AVEC LA SOCIÉTÉ

Au 31/12/2020

10.116

personnel (ETP) (10. 379 au 31/12/2019)



87,7-12,3
pourcentage
hommes-femmes
au 31/12/2020



27
initiatives de communication locales (sessions d'information vers les riverains, etc.)

98 km
de voies équipées des nouveaux rail-pads pour limiter les nuisances sonores



3
partenariats pour donner une seconde vie à notre matériel informatique

13
Job Days digitaux ou présentiels



4.942 MWh
production électricité solaire

23,5 GWh
production électricité éolienne



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

Le 12 février 2021, le Conseil des ministres a décidé d'accorder à Infrabel 14,8 millions d'euros pour compenser les pertes subies en raison de la crise du corona. Ce montant comprend 1,3 million d'euros⁷ de compensation supplémentaire pour 2020 et 13,5 millions d'euros de compensation pour les pertes du premier trimestre 2021. Le gouvernement fédéral a l'intention de réexaminer la situation financière d'Infrabel en avril.

L'accident de Buizingen, survenu le 15 février 2010, a marqué à jamais l'histoire de la Belgique et du monde ferroviaire. Près de 11 années se sont écoulées depuis le drame : 9 années d'enquêtes suivies de 2 années de procédures judiciaires que vient clore le jugement rendu en appel ce vendredi 29 janvier.

Infrabel a pris connaissance le 29 janvier 2021 du jugement rendu par le tribunal de 1ère instance de Bruxelles. Tout en reconnaissant une responsabilité pénale dans la survenance de l'accident, le tribunal a suivi les arguments développés par les avocats de l'entreprise en n'entrant pas les missions futures d'Infrabel.

Pour Infrabel, la décision de saisir un degré d'appel, après un premier jugement rendu par le tribunal de police le 3 décembre 2019, avait été extrêmement difficile à prendre. Elle était motivée par la volonté de maintenir une exploitation du réseau sûre et fiable tout en répondant aux attentes des clients du rail en matière de capacité.

En gardant en mémoire les victimes de l'accident de Buizingen, les équipes d'Infrabel continueront à œuvrer inlassablement à l'amélioration de la sécurité ferroviaire.

⁷ Ce montant n'a pas été comptabilisé dans les comptes annuels 2020.





4. CIRCONSTANCES SUSCEPTIBLES D'AVOIR UN IMPACT CONSIDÉRABLE SUR LE DÉVELOPPEMENT DE L'ENTREPRISE

COVID-19

L'un des éléments les plus impactant pour l'exercice 2020 est bien entendu la crise sanitaire Covid-19 actuelle.

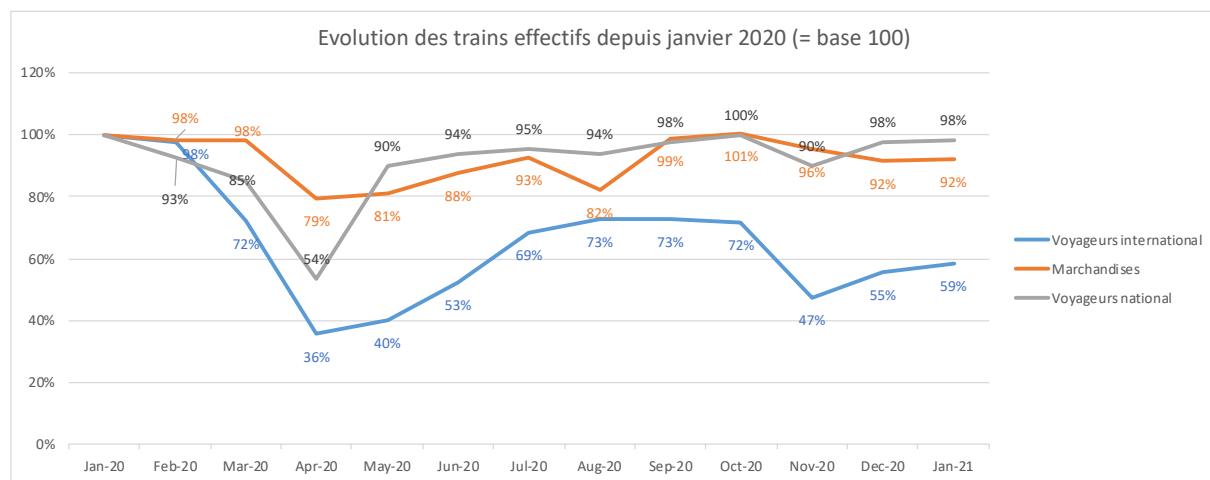
En effet, depuis le mois de mars 2020 et les mesures successives prises par le gouvernement en vue de limiter la propagation de la maladie, la demande de transport ferroviaire a fortement été réduite.

Les mesures de confinement, la fermeture de différents secteurs d'activités, les restrictions de circulation nationale et internationale des personnes, ou encore la promotion du télétravail pour toutes les fonctions pour lesquelles cela est possible sont autant de mesures qui modifient les comportements des utilisateurs du rail. Tant les habitudes des personnes que la production des entreprises, en ce compris la possibilité pour le ferroviaire d'assurer un niveau de service habituel, ont été impactés.

Les entreprises ferroviaires n'ont eu d'autres choix que d'adapter leur offre de transport, réduisant le nombre de sillons utilisés sur le réseau. Le Service de Trains d'Intérêt National (STIN) est ainsi entré en vigueur dès le 23 mars 2020 pour l'ensemble du service national voyageurs.

Les opérateurs ferroviaires internationaux ont quant à eux drastiquement réduit leur offre dès la première fermeture des frontières nationales pour ne plus limiter le service qu'à quelques trains par semaine. Les opérateurs marchandises ont également connu un recul suite au ralentissement de l'activité industrielle.

Le graphique suivant illustre l'évolution du nombre de sillons effectif depuis début 2020.



La dégradation du résultat d'Infrabel générée a heureusement fait l'objet d'une compensation par le gouvernement à hauteur de 46,9 millions d'euros dont une partie a été consacrée, à la demande de l'Etat, à la réalisation d'un geste commercial de support aux différents secteurs en annulant certains éléments qui leur auraient normalement été facturés.

La pandémie étant malheureusement toujours active, elle devrait également impacter 2021.





Sans nouvelle compensation de l'impact de la crise sur le revenu d'Infrabel (perte de revenus) et sur ses dépenses (frais engendrés entre autres par les mesures de distanciation sociale adoptées sur les chantiers), la santé financière d'Infrabel pourrait se dégrader malgré tous les efforts réalisés pour contenir les coûts de l'entreprise. De même qu'en 2020, Infrabel veillera bien entendu à réaliser l'ensemble des travaux d'entretien et de renouvellement nécessaire pour garantir la continuité du trafic en toute sécurité.

Le 12 février 2021, le Conseil des ministres a décidé d'accorder à Infrabel 14,8 millions d'euros pour compenser les pertes subies en raison de la crise du corona. Ce montant comprend 1,3 million d'euros⁸ de compensation supplémentaire pour 2020 et 13,5 millions d'euros de compensation pour les pertes du premier trimestre 2021. Le gouvernement fédéral a l'intention de réexaminer la situation financière d'Infrabel en avril.

DÉVELOPPEMENTS EUROPÉENS

Au niveau européen également, l'agenda a été largement déterminé par la pandémie de COVID-19 et l'atténuation de ses conséquences pour le secteur ferroviaire notamment. Ainsi, la possibilité a été offerte aux États membres d'octroyer temporairement une réduction, une remise ou un report des redevances et des droits de réservation de capacités. Par ailleurs, pour faire face aux conséquences économiques et sociales de la crise sanitaire, la Commission européenne a créé une facilité pour la reprise et la résilience (RRF – Resilience & Recovery Facility), dans le cadre de laquelle les États membres peuvent solliciter des prêts et des subventions en préparation d'une transition verte et numérique. D'ici avril 2021, les États membres doivent soumettre leurs plans de relance nationaux, lesquels doivent également prendre en considération les projets ferroviaires.

Les subventions devraient se porter à hauteur de 337,94 milliards € et les prêts à hauteur 385,86 milliards € pour l'ensemble de l'UE et vise le financement de projets d'investissement réalisés au plus tard en 2026. Pour la Belgique, l'enveloppe totale provisoire de subsides a été fixée à 5,93 milliards € dont 3,65 milliards € pour les premiers 70% du RRF (période 2021-2022) et 2,28 milliards € pour les 30% restants (à confirmer en juin 2022). En outre, notre pays peut également faire usage des prêts du RRF pour un montant maximum égal à 6,8 % de son Produit National Brut (2019).

Pour Infrabel, la possibilité de bénéficier de moyens européens en complément de la dotation classique qui lui est allouée est d'autant plus importante que l'exercice de confection des budgets d'investissement et d'exploitation 2021 a mis en évidence la difficulté pour l'entreprise de réaliser l'ensemble de ses missions dans les budgets disponibles, d'autant plus qu'une économie supplémentaire de 6,1 millions d'euros sur ses dépenses opérationnelles lui a été demandée en décembre 2020. Les arbitrages réalisés ont été particulièrement difficiles.

Le RRF représente donc une réelle opportunité de réinvestir dans le rail.

Les discussions sont toujours en cours quant aux projets qui seront retenus et proposés par la Belgique. Au 1er février 2021, la part de l'enveloppe fédérale RRF qui serait consacrée au ferroviaire était estimée à 365 millions d'euros – dont 275 millions d'euros pour Infrabel – et serait allouée à différents projets relatifs au renforcement du rail, à l'amélioration de l'axe Bruxelles-Luxembourg, à la traversée de Bruxelles, à l'accessibilité des gares et des trains ou encore au support au transfert modal vers le

⁸ Ce montant n'a pas été comptabilisé dans les comptes annuels 2020.





fret ferroviaire. L'analyse quant à l'impact de ces montants complémentaires en termes de couverture des besoins d'Infrabel doit encore être réalisée. En effet, bien qu'il s'agisse d'un soutien incontestable pour le développement de nouvelles infrastructures, la question du maintien et de l'entretien du réseau existant reste entière.

QUATRIÈME PAQUET FERROVIAIRE

En Belgique, le pilier technique du 4ème paquet ferroviaire a été transposé en droit national. Initialement, le délai ultime pour la transposition avait été fixé au 16 juin 2020, mais à la suite de la pandémie de COVID-19, les États membres de l'UE ont obtenu un report supplémentaire jusqu'au 31 octobre 2020, une modalité dont la Belgique a également fait usage. Le Quatrième paquet ferroviaire a ainsi été intégralement transposé en droit belge.

Le 9 décembre 2020, la Commission européenne a publié dans une communication sa stratégie pour une mobilité durable et intelligente, laquelle doit contribuer à l'objectif Green Deal de réduire de 90 % les émissions de gaz à effet de serre dans le secteur des transports d'ici 2050. L'accent y est mis sur la numérisation et sur les alternatives durables telles que le transport ferroviaire. L'objectif est, entre autres, de doubler le trafic ferroviaire à grande vitesse d'ici 2030 et de doubler le trafic ferroviaire de marchandises d'ici 2050.

En outre, la Commission européenne a proclamé 2021 comme Année Européenne du Rail.

2020 a également été largement dominée par des évaluations de politique en vue d'éventuelles révisions de la réglementation européenne. Infrabel a contribué aux consultations en lien avec le réseau transeuropéen de transport (RTE-T) et une position commune a été élaborée avec le SPF Mobilité et Transports sur les corridors de fret. En 2021, nous attendons avec impatience la révision des règlements européens sur le réseau RTE-T et les corridors de fret ferroviaire. En outre, des actions sont également annoncées pour stimuler le transport de voyageurs.

En ce qui concerne les corridors de fret ferroviaire (RFC) en Belgique, le RFC North Sea – Baltic a été prolongé le 12 octobre 2020 jusqu'à Riga (Lettonie) et Tallinn (Estonie), comme prévu dans le Règlement 913/2010. En outre, dans un arrêté d'exécution du 17 décembre 2020, la Commission européenne a approuvé la poursuite de la prolongation de ce corridor vers Medyka (frontière polono-ukrainienne) d'une part, et les ports de Zeebrugge et de Gand/Terneuzen d'autre part.

En conséquence du Brexit, Network Rail et Eurotunnel sont sortis du GEIE RFC North Sea – Méditerranéen le 31 décembre 2020.

Dans le cadre du projet « Timetabling and Capacity Redesign » (TTR) de RailNetEurope, le projet pilote Rotterdam – Anvers a été étendu à Amsterdam et à Paris. Un « TTR Implementation Manager » a été désigné au niveau national et une structure de projet a été mise en place au sein d'Infrabel.





5. RISQUES AUXQUELS L'ENTREPRISE EST EXPOSÉE

La période 2017-2020 était intégralement couverte par un plan d'entreprise validé par le Conseil d'administration d'Infrabel et approuvé par le Gouvernement.

La confection des budgets 2021, première année non couverte par ce plan, s'est avérée difficile tant les défis sont nombreux.

En termes de dépenses opérationnelles, les arbitrages réalisés en vue de revenir à un équilibre financier ont mené à des restrictions importantes en termes de recrutement de personnel puisqu'Infrabel se devra de fonctionner avec environ 400 personnes en moins de ce dont elle aurait besoin pour exécuter l'ensemble de ses tâches. Cela est d'autant plus problématique que les contraintes opérationnelles vont croissant (gestion de la végétation, révision de l'agrément de sécurité, cybersecurity, etc.).

En termes d'investissements, les discussions se sont également avérées délicates. En effet, sans le geste fort posé par le Gouvernement de soutenir le plan Boost et d'allouer une enveloppe complémentaire de 75 millions d'euros à l'entreprise, les conséquences pour le réseau auraient pu consister en la pose de nombreux avis de ralentissement temporaires pour mauvais état de l'infrastructure, voire en la mise hors service de certains actifs.

Grâce à la facilité pour la reprise et la résilience européenne, Infrabel devrait disposer de moyens complémentaires en vue de réaliser des extensions d'infrastructure. Il est toutefois essentiel qu'une vue claire soit donnée quant aux montants de dotation fédérale qui seraient alloués à l'entreprise au cours des prochaines années.

En effet, comme cela avait déjà été soulevé dans le plan d'entreprise précédent et en ligne avec les conclusions de l'audit sur l'état du réseau réalisé en 2018, les moyens disponibles pour le maintien du réseau sont à l'heure actuelle insuffisants. Sans rehausse des dotations à cet effet, il sera impossible pour Infrabel de maintenir l'intégralité du réseau dans sa taille et sa performance actuelle à terme.

En 2021, Infrabel sera amenée à discuter de son futur contrat de gestion avec son ministre de Tutelle. Ces discussions permettront sans aucun doute d'aligner les engagements pris par l'entreprise avec les moyens qui lui seraient accordés pour les prochaines années. Ce contrat portera vraisemblablement sur la période 2023-2032. 2021 comme 2022 seront donc des années de transition au cours desquelles une attention particulière devra être portée aux conséquences des arbitrages réalisés afin de ne pas mettre en péril l'avenir du rail.

Parmi les autres risques figurent également des risques juridiques et contractuels. En 2019, Infrabel a été condamnée en première instance dans l'arrêt relatif à l'accident du 15 février 2010 à Buizingen. Bien que ce fut un choix extrêmement difficile à faire, les éléments repris dans le jugement ne laissaient d'autre possibilité à Infrabel que d'aller en appel de ce jugement, vu que la mise en œuvre des mesures d'amélioration de la sécurité du trafic identifiées risquaient d'impacter de manière considérable le rôle du rail au sein de la mobilité belge. Le procès en appel s'est déroulé du 17 au 19 novembre 2020 inclus.

Infrabel a pris connaissance le 29 janvier 2021 du jugement rendu par le tribunal de 1ère instance de Bruxelles. Le tribunal de première instance francophone de Bruxelles, statuant en degré d'appel, a confirmé la responsabilité pénale et civile d'Infrabel dans la catastrophe de Buizingen survenue le 15 février 2010.





Le jugement rendu est très technique, extrêmement détaillé et complexe mais il ne reprend plus les considérations du premier juge qui auraient abouti, entre autres, à une limitation importante du nombre de trains pouvant circuler sur le réseau. Infrabel et ses experts prennent le temps d'analyser cette décision de justice en détails, mais considèrent qu'elle n'entrave pas gravement les missions de gestionnaire de l'infrastructure et du trafic ferroviaire. Néanmoins Infrabel étudie si des mesures ad hoc ne devraient pas être adoptées à certains endroits, en attendant le déploiement généralisé de l'ETCS en 2025. Ce jugement met donc un terme à la procédure judiciaire.

L'investisseur privé dans le projet du Diabolo a contractuellement le droit de mettre fin prématurément au partenariat public-privé (PPP) si le nombre de voyageurs sur une période de douze mois reste fort au dessous des attentes et si plusieurs autres conditions contractuelles sont remplies. En 2020, nous avons été confrontés à une forte diminution du nombre de voyageurs en raison de la COVID-19. C'est un cas de force majeure et cela ne conduit pas à une fin prématurée du contrat.

Le nombre de voyageurs reste cependant faible, et l'investisseur privé a contractuellement le droit de demander une adaptation du supplément passager dans le cas où le nombre de passagers est plus faible que 85 % des estimations initiales sur une période de 6 mois (ou si l'on s'attend raisonnablement à ce qu'il le soit). Si l'État belge refusait d'adapter le supplément, l'investisseur privé pourrait mettre fin au PPP ou réclamer une indemnisation à Infrabel.

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.





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 2020, 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 NV.
- SPV 162 SA⁹.

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 NV 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.

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 ces filiales, Infrabel hérite également de participations indirectes dans :

- Woodprotect Belgium SA, active dans le domaine du créosotage et du traitement des traverses, y compris le traitement des traverses usagées.
- Rail Facilities SA, exerçant des activités de "Procurement" en faveur des membres du personnel actifs ou pensionné.e.s d'Infrabel, de la SNCB et de HR Rail, ainsi qu'en faveur des membres de leur famille.
- Eurocarex AISBL, qui encourage la création d'un transport ferroviaire de fret à grande vitesse avec connexion de plateformes aéroportuaires dans les pays de l'Union européenne.

⁹ 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.

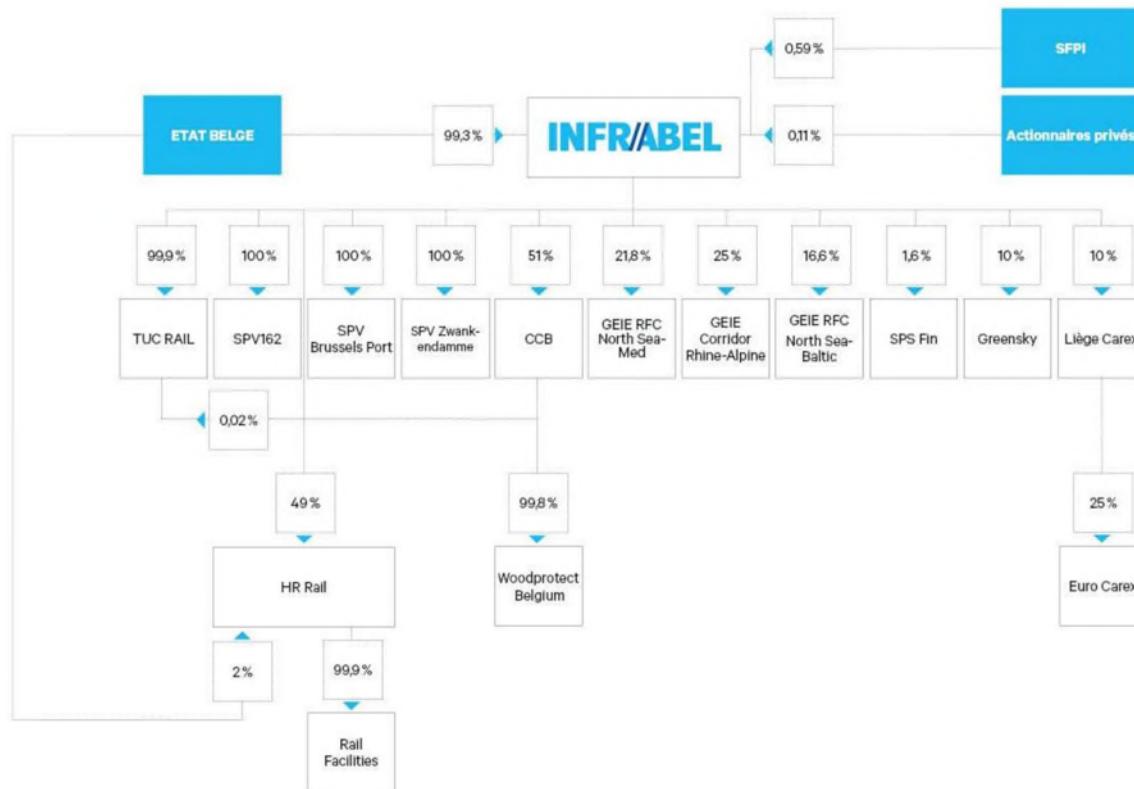




Vous trouverez ci-dessous le récapitulatif des participations d'Infrabel avec le pourcentage de déten-
tion.

Entreprise	Pourcentage détenu par Infrabel		
	Directement	Indirectement	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 %
GEIE Corridor Rhine-Alpine	25,00 %		25,00 %
GEIE Rail Freight Corridor North Sea - Med	21,80 %		21,80 %
GEIE North Sea - Baltic Rail Freight Corridor	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 NV	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. MODIFICATIONS DANS LA PRÉSENTATION DES COMPTES ANNUELS ET DES RÈGLES D'ÉVALUATION

En 2020, il n'y a eu aucun changement dans la présentation des comptes annuels ou dans les règles d'évaluation ayant un impact sur les chiffres de l'exercice comptable 2020.





2. COMPTE DE RÉSULTAT

COMPTE DE RESULTAT (en millions €)

2019

2020

Produits d'exploitation	1.433,60	1.432,76
Chiffre d'affaires	1.088,38	1.080,08
- Redevance d'infrastructure	781,17	707,49
- Dotation de l'État	101,70	174,87
- Divers	205,51	197,72
Variations des produits finis, des en-cours de fabrication et des commandes en cours d'exécution	-2,85	-5,43
Production immobilisée	336,73	347,76
Autres produits d'exploitation	11,34	10,35

Charges d'exploitation	1.418,87	1.413,42
Approvisionnements et marchandises	213,89	223,91
Services et biens divers	1.202,48	1.186,71
- Charges de personnel	692,94	690,32
- Divers	509,54	496,39
Autres charges d'exploitation	2,50	2,80

Résultat d'exploitation brut récurrent (REBITDA)	14,73	19,34
Résultat d'exploitation non récurrent	17,69	8,50
Amortissements, réductions de valeur et provisions	-686,12	-750,17
Résultat financier récurrent	629,12	669,42
Résultat financier non récurrent	-2,21	-2,19

RÉSULTAT GLOBAL (EBT)	-26,79	-55,10
------------------------------	---------------	---------------





REBITDA

L'exercice 2020 se clôture sur un REBITDA de 19,3 millions €, contre 14,7 millions € en 2019, soit une augmentation de 4,6 millions €.

Cette évolution s'explique par :

- une diminution des charges d'exploitation de l'ordre de 5,5 millions € (-0,4 %),
- compensée en partie par une diminution des produits d'exploitation de l'ordre de 0,9 million € (-0,1 %).

La baisse des charges d'exploitation de 5,5 millions € peut s'expliquer par les éléments suivants :

- une diminution des autres achats de services et biens divers de 13,2 millions €, principalement en raison d'une diminution des frais liés à l'indemnisation de dommages corporels et matériels ainsi que des frais d'électricité de traction, et,
- une baisse des charges de personnel de 2,6 millions €,
- compensées en partie par une augmentation de la consommation des approvisionnements et des marchandises de 10,0 millions € dont 1,2 million € s'expliquant par l'achat de masques, gel hydro alcoolique et parois en plexiglas suite à la crise corona, et,
- une hausse des autres charges d'exploitation de 0,3 million €.

La diminution des produits d'exploitation de 0,9 million € peut s'expliquer par :

- une baisse de la redevance d'infrastructure pour 73,7 millions € suite à la crise corona, dont 47,1 millions € liés au trafic voyageurs national, 22,6 millions € au trafic voyageurs international et 4,5 millions € au trafic marchandises,¹⁰
- une diminution du chiffre d'affaires divers pour 7,8 millions €, principalement en raison de la diminution au niveau de la refacturation de l'énergie de traction et de distribution suite à la crise corona,
- une baisse de la variation des commandes en cours d'exécution pour 4,9 millions €, et,
- une diminution des autres produits d'exploitation pour 1 million €,
- compensées en partie par une augmentation de la dotation de l'État pour 73,2 millions €, dont la dotation additionnelle de l'Etat dans le cadre de la crise corona de 46,9 millions € et l'augmentation de la dotation prévue dans le mécanisme de régularisation entre la redevance infrastructure SNCB pour sa mission de service public et la dotation d'Infrabel de 31,9 millions €,¹¹
- une hausse de la production immobilisée de 11,0 millions €, et,
- une augmentation de la variation des stocks d'en-cours de fabrication et de produits finis de 2,3 millions €.

¹⁰ En 2020, il y a également eu une hausse de la redevance d'infrastructure de 0,5 million € lié à l'organisme notifié (trajets d'homologation).

¹¹ Les autres éléments de la dotation d'exploitation ont diminué de 5,6 millions €.





EBT

Le résultat d'exploitation non récurrent s'élève à 8,5 millions €, contre 17,7 millions € en 2019. Ce résultat s'explique principalement par la diminution des produits d'exploitation non récurrents, notamment moins de plus-values sur la réalisation d'immobilisations corporelles en raison d'importantes plus-values réalisées en 2019 sur la vente de terrains à Namur.

Les amortissements et charges ayant trait aux réductions de valeur et aux provisions s'élèvent à 750,2 millions €, soit une hausse de 64,0 millions € par rapport à l'année 2019. Les amortissements ont augmenté de 46,7 millions €. Cependant, cette augmentation a été en grande partie compensée par une hausse correspondante des amortissements sur les subsides en capital et dès lors, n'a pour ainsi dire quasiment aucun impact sur l'EBT. Les charges liées aux réductions de valeur ont augmenté de 8,5 millions €, principalement au niveau des réductions de valeur sur les stocks. Les coûts liés aux provisions ont augmenté de 8,9 millions €, principalement suite à la hausse des provisions liées au personnel en raison de la chute des taux d'intérêts.

Le résultat financier récurrent est positif et atteint 669,4 millions €, soit une augmentation de 40,3 millions € par rapport à 2019. Il se compose, d'une part, des produits financiers récurrents à hauteur de 785,7 millions €, dont 711,7 millions € se rapportant aux amortissements sur subsides en capital, 39,8 millions € aux subsides en intérêts, 33,8 millions € aux intérêts perçus et 0,4 million € aux autres produits financiers et, d'autre part, des charges financières récurrentes d'un montant de 116,3 millions €, dont 119,6 millions € de charges financières liées aux dettes, 3,3 millions € de dotations aux réductions de valeur sur les autres créances et -6,6 millions € d'autres charges financières.

Le résultat financier non récurrent s'est élevé à -2,2 millions €.

L'exercice 2020 se clôture donc sur un résultat d'exploitation global (EBT) de -55,1 millions € (2019: -26,8 millions €).







3. BILAN

ACTIF (en millions €)	2019	2020
I. Frais d'établissement	0,00	0,00
Actifs immobilisés	19.760,92	20.034,62
II. Immobilisations incorporelles	1.354,84	1.359,37
III. Immobilisations corporelles	18.371,34	18.636,00
IV. Immobilisations financières	34,74	39,25
Actifs circulants	2.635,44	2.897,77
V. Créances à plus d'un an	920,59	1.105,68
VI. Stocks et commandes en cours d'exécution	267,92	274,43
VII. Créances à un an au plus	364,24	337,03
VIII. Placements de trésorerie	501,96	483,48
IX. Valeurs disponibles	112,67	278,17
X. Comptes de régularisation	468,06	418,98
TOTAL DE L'ACTIF	22.396,36	22.932,39
PASSIF	2019	2020
Capitaux propres	17.544,96	17.999,91
I. Capital	770,08	770,08
II. Primes d'émission	299,32	299,32
III. Plus-values de réévaluation	55,65	55,28
IV. Réserves	17,17	17,17
V. Résultat reporté	-37,06	-63,85
Résultat de l'exercice à affecter	-26,79	-55,10
VI. Subsides en capital	16.466,59	16.977,01
Provisions	345,96	350,63
VII. Provisions	345,96	350,63
Dettes	4.505,44	4.581,85
VIII. Dettes à plus d'un an	2.885,69	2.738,46
IX. Dettes à un an au plus	815,02	1.129,90
X. Comptes de régularisation	804,73	713,49
TOTAL DU PASSIF	22.396,36	22.932,39

Le total bilantaire d'Infrabel au 31.12.2020 s'élève à 22.932,4 millions €, soit une hausse de 536,0 millions € par rapport à l'année précédente (+ 2,4%).

La structure bilantaire reste marquée par un volume important d'actifs immobilisés (20.034,6 millions €). Il s'agit essentiellement d'immobilisations corporelles (18.636,0 millions €), mais également d'immobilisations incorporelles (1.359,4 millions €), parmi lesquelles figure le droit d'exploitation, et d'immobilisations financières (39,3 millions €).





L'accroissement des immobilisations incorporelles et corporelles de 269,2 millions € est dû aux investissements réalisés en 2020 à hauteur de 1.001,8 millions €. Cette augmentation est partiellement compensée par les amortissements et les réductions de valeur sur les actifs immobilisés, et également par les mises hors service et ventes d'actifs immobilisés pour un montant de 732,6 millions €.

Parmi ces immobilisations corporelles, un montant de 39,6 millions €, versé à TUC RAIL comme acompte sur des travaux d'investissement, est acté et prélevé sur les subsides en capital.

Le reste de l'actif se compose d'actifs circulants (2.897,8 millions €), qui sont constitués de 1.442,7 millions € de créances, 761,7 millions € de placements de trésorerie et de valeurs disponibles, 274,4 millions € de stocks et de commandes en cours d'exécution et, 419,0 millions € de comptes de régularisation.

La hausse des actifs circulants de 262,3 millions € est due à une augmentation des créances à plus d'un an de 185,1 millions €, des valeurs disponibles de 165,5 millions € et des stocks et commandes en cours d'exécution de 6,5 millions €, en partie compensée par la baisse des comptes de régularisation de 49,1 millions €, des créances à un an au plus de 27,2 millions € et des placements de trésorerie de 18,5 millions €.

Le passif est constitué de capitaux propres (17.999,9 millions €), dont des subsides en capital pour 16.977,0 millions €, de provisions (350,6 millions €) et de dettes (4.581,9 millions €), dont 2.738,5 millions € de dettes (brutes) à long terme, 1.129,9 millions € de dettes à court terme et 713,5 millions € de comptes de régularisation.

Les capitaux propres ont augmenté de 455,0 millions € en raison de l'accroissement des subsides en capital à hauteur de 510,4 millions €, compensé en partie par le résultat de l'exercice comptable de -55,1 millions € et une diminution au niveau des plus-values de réévaluation de 0,3 million €.

Les provisions ont augmenté de 4,7 millions €, principalement suite à l'augmentation au niveau des provisions pour pensions et obligations similaires et pour jours de congés reportés en partie compensées par une diminution dans les provisions pour litiges juridiques, pour litige fiscal et pour instruments financiers.

La hausse des dettes de l'ordre de 76,4 millions € est le résultat de l'augmentation de 314,9 millions € des dettes à court terme, compensée en partie par une baisse des dettes à long terme pour 147,2 millions € et des comptes de régularisation pour 91,3 millions €. L'augmentation des dettes à court terme est principalement due au reclassement plus élevé de 312,3 millions € par rapport à l'année 2019 d'emprunts à long terme vers le court terme vu qu'ils viennent à échéance en 2021. La diminution des dettes à long terme s'explique principalement par le reclassement cité ci-dessus, partiellement compensé par une nouvelle dette auprès de l'Agence de la Dette pour le préfinancement de l'achèvement des travaux RER en Wallonie. La diminution dans les comptes de régularisation est principalement due à une actualisation inférieure de la créance sur l'État relative au PPP Diabolo suite à la diminution importante des taux d'intérêt à long terme ainsi qu'à la baisse des acomptes concernant la redevance infrastructure suite à l'application d'une nouvelle formule de tarification.





4. CONTINUITÉ

Le Conseil d'administration constate qu'il ressort du bilan une perte reportée à hauteur de 119,0 millions € et que des pertes ont été réalisées sur deux exercices consécutifs, mais note également que :

- Cette perte reportée est quasi entièrement la conséquence de la scission partielle en 2014 de la SNCB-Holding dans le cadre de la réforme du Groupe SNCB, ce qui a entraîné la reprise de 126,9 millions € de pertes reportées. Précédemment, Infrabel présentait un résultat reporté positif ;
- La perte reportée de 119,0 millions € doit être comparée à des capitaux propres totaux de 18,0 milliards € ;
- Infrabel a un lien étroit avec l'État fédéral, actionnaire à 99,3% ;
- L'équilibre financier est garanti par la loi, notamment via l'article 47, §1, du Code ferroviaire, tel qu'inséré par la loi du 15 juin 2015, qui prévoit que l'État Fédéral doit prendre les mesures appropriées si, par rapport à une période de maximum 5 ans, les revenus d'Infrabel ne couvrent pas les charges liées à l'infrastructure ferroviaire.

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





5. AFFECTATION DU RÉSULTAT

Le résultat à affecter s'élève à :

Résultat à affecter de l'exercice	-55.097.361,19€
Résultat reporté de l'exercice précédent	-63.852.026,67€
Résultat à affecter	-118.949.387,86€

Le Conseil d'administration propose l'affectation du résultat suivant :

Report au prochain exercice	-118.949.387,86€
-----------------------------	------------------



Panasonic FZ-G1

Liste des cons

Statut	Description	Type d'asset	Voie	Distance	B
	Déchets - Dépôts de déchets verts	A		193M	05
	Ouvrages d'art - Manque couvercle béton ou caillebotis	A		1.9KM	053
	Déchets - Dépôt d'immondices	A			053.6
	Piste - Pistes encombrées	A			053.800
	Piste - Pistes encombrées	A			053.800
	Drainage / fossé / gouttières - Caniveau / fossé bouché	A			053.800
	éments ES -	B			053.800



6. RISQUES ET INCERTITUDES LIÉS À L'UTILISATION D'INSTRUMENTS FINANCIERS

Infrabel mène une politique active de gestion des risques en vue de maîtriser les risques de liquidité, de change, d'intérêt et de crédit. À cet effet, elle a défini une politique financière, approuvée par le Conseil d'administration, dans laquelle cette gestion des risques est strictement réglementée. En 2019, la politique financière a été adaptée aux règles applicables aux entités consolidées avec l'État belge vu qu'Infrabel est consolidée avec l'État belge depuis le 19 octobre 2018.

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

Les transactions relatives aux taux d'intérêt et aux taux de change doivent être liées à une transaction commerciale sous-jacente.

RISQUE DE LIQUIDITÉ

Lorsque des financements sont contractés, on tient compte de l'évolution prévue des cash flows futurs, dans le but d'équilibrer les flux de trésorerie entrants et sortants. Les placements et emprunts doivent, dans la mesure du possible, être alignés les uns sur les autres de façon à limiter au maximum les risques en interne. Par ailleurs, le risque de liquidité est compensé par un étalement des échéances de la dette dans le temps.

RISQUE DE CHANGE

Un risque de change dans le cadre de financements doit toujours être entièrement couvert. Quand un risque de change se produit dans le cadre de dépenses d'exploitation ou d'investissements, le risque maximal encouru ne peut pas dépasser la contrevaleur de 100.000 € en devise étrangère, à savoir en USD, GBP ou CHF. Pour toutes les autres devises étrangères, le risque maximal encouru ne peut pas dépasser la contrevaleur totale de 100.000 €.

RISQUE DE TAUX D'INTÉRÊT

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





RISQUE DE CRÉDIT

À la suite de la consolidation d’Infrabel dans les comptes de l’État le 19 octobre 2018, l’ensemble des liquidités disponibles doit être placé sur un compte de l’État fédéral (compte 679) auprès de l’institution désignée par l’État fédéral (Bpost).

Les autres liquidités peuvent être investies dans des instruments financiers émis par l’État fédéral. Le risque de la contrepartie s’en trouve réduit au minimum.

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

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





7. MISSIONS COMPLÉMENTAIRES CONFIÉES AUX COMMISSAIRES

Pendant l'exercice comptable 2020, une mission de contrôle complémentaire a été confiée aux commissaires, notamment l'établissement d'un rapport spécial destiné à la FSMA relatif au respect des obligations découlant du Règlement 648/2012 du 4 juillet 2012 (« Obligation EMIR ») pour un montant de 5.435,6 €.



CORPORATE GOVERNANCE



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



1. CONSEIL D'ADMINISTRATION

COMPOSITION

En 2020, le Conseil d'administration était composé comme suit :

Monsieur Herman DE BODE	Président du Conseil
Monsieur Luc LALLEMAND (jusqu'au 29/02/20)	Administrateur délégué
Madame Ann BILLIAU (du 01/03/20 au 11/08/20)	Administratrice déléguée faisant fonction
Monsieur Benoît GILSON (à partir du 12/08/20)	Administrateur délégué
Monsieur Jan CORNILLIE	Administrateurs/trices
Monsieur Jacques ETIENNE	
Monsieur Ruben LECOK	
Madame Sylvianne PORTUGAELS	
Monsieur Pierre PROVOST	
Madame Anne BARZIN	
Madame Maria VAN DE WIELE¹²	
Madame Karin GENOE	
Madame Ingrid LUYTEN¹³	
Monsieur Laurent VRIJDAGHS	
Monsieur Karel STESSENS	
Monsieur Antoine DE BORMAN	

Le 1 mars 2020, M. Luc LALLEMAND a quitté ses fonctions d'Administrateur délégué auprès d'Infrabel. Suite à la démission de M. Luc LALLEMAND, le Conseil d'administration du 25 février 2020 a décidé, dans l'attente de la désignation d'un administrateur délégué par un arrêté royal délibéré en Conseil des ministres, de prendre des mesures conservatoires en vue de garantir la continuité d'Infrabel et de désigner temporairement Mme Ann BILLIAU comme administratrice déléguée faisant fonction, jusqu'à ce qu'un administrateur délégué soit désigné conformément à l'art. 208 § 3 de la loi du 21 mars 1991.

Suite à la démission de Mme Ann BILLIAU de son mandat d'Administrateur délégué ad interim, un arrêté royal délibéré en Conseil des ministres du 9 août 2020, a désigné Monsieur Benoît GILSON, Administrateur délégué, à partir du 12 août 2020.

Les deux administrateurs indépendants répondant aux critères énumérés à l'Art. 7:87§1 du Code des sociétés et associations et nommés par l'assemblée générale, conformément à l'art. 207 de la loi du 21 mars 1991 (art. 7 L. 03/08/2016), sont :

Monsieur Pierre PROVOST	Administrateur/trice indépendant(e)
Madame Karin GENOE	

¹² Mme Maria VAN DE WIELE se fait également appeler Mme Mieke OFFECIERS

¹³ Mme Ingrid LUYTEN se fait également appeler Mme Ingrid CEUSTERS





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

Monsieur Karel STESSENS	Région bruxelloise
Monsieur Antoine DE BORMAN	Région wallonne
Monsieur Herman DE BODE	Région flamande

Fonction principale exercée en 2020 en dehors d'Infrabel par les administrateurs non exécutifs

Monsieur Herman DE BODE	Président du MuHKA (Musée d'Art Contemporain d'Anvers)
Madame Maria VAN DE WIELE	Senior partner Interelgroup SA, Cheffe d'entreprise MDL sprl
Monsieur Laurent VRIJDAGHS	Administrateur général de la Régie des Bâtiments
Monsieur Jan CORNILLIE	Head of Strategy&Policy auprès de 3E NV
Monsieur Jacques ETIENNE	Juriste retraité
Madame Sylvianne PORTUGAELS	Directeur général du CHR Citadelle (Liège)
Monsieur Ruben LECOK	Chef de cabinet Politique générale et Finances du Vice-premier ministre des Finances et de la Coopération au développement Consultant auprès d'Egon Zehnder Chef de cabinet du Premier ministre
Monsieur Pierre PROVOST	Project Manager ASBL Brussels Major Events (jusqu'au 11/10/20) Directeur du Cabinet de la Ministre des Pensions et de l'Intégration sociale, en charge des Personnes handicapées, de la Lutte contre la pauvreté et de Beliris (à partir du 12/10/20).
Madame Karin GENOE	Administrateur délégué de Vias institute
Madame Ingrid LUYTEN	Administrateur délégué INHU SPRL
Madame Anne BARZIN	Échevine du développement touristique en charge de la Cité des Arts et des Métiers (Namur)
Monsieur Karel STESSENS	Retraité
Monsieur Antoine DE BORMAN	Senior Advisor – Whyte Corporate Affairs

NOMINATION DES ADMINISTRATEURS

À l'exception des deux administrateurs qui répondent aux critères énumérés à l'Art. 7:87§1 du Code des sociétés et associations et qui sont nommés par l'assemblée générale, le Roi nomme les administrateurs par arrêté délibéré en Conseil des ministres.

Les administrateurs sont choisis en fonction de la complémentarité de leurs compétences, telles que l'analyse financière et comptable, les aspects juridiques, la connaissance du secteur du transport, l'expertise en matière de mobilité, la stratégie du personnel et les relations sociales.

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

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





CONTINUITÉ DES MANDATS DES ADMINISTRATEURS

11 des 14 mandats au Conseil d'administration ont expiré les 14, 22 octobre 2019 et le 1^{er} octobre 2020.

Au cours de l'années 2019, de nombreux mandats sont arrivés à échéance au sein d'Infrabel, dont 10 sur les 14 mandats du Conseil d'administration.

Le poste vacant d'administrateur délégué était rempli par AR (pour une durée limitée) ; ce poste d'administrateur délégué a pris automatiquement fin le 1er octobre 2020, à la première réunion du Conseil des Ministres du nouveau Gouvernement.

Ces mandats d'administrateurs n'ayant pas été renouvelés au plus tard le 14/10/2019 (7 administrateurs nommés par le Roi), le 22/10/2019 (2 administrateurs nommés par l'assemblée générale) et le 01/10/2020 (pour l'administrateur délégué), les mandataires ont été obligés de continuer à exercer leur mandat à l'expiration de la durée des mandats, afin d'assurer le maintien de la gestion de la société.

Dès que le Roi aura nommé les administrateurs par arrêté délibéré en Conseil des ministres, Le Conseil d'administration lancera la procédure de sélection des deux administrateurs indépendants, afin d'assurer la complémentarité de leurs compétences par rapport aux profils des administrateurs nommés par le Roi.

Le 6 mai 2019, le ministre de tutelle a envoyé un courrier au Président informant les membres du Conseil d'administration, qu'il est attendu de leur part, qu'ils continuent à exercer leur mandat afin d'assurer la continuité de l'administration de la société en attendant de nouvelles nominations.

Jusqu'au 31 décembre 2020, la situation est restée inchangée.

FONCTIONNEMENT

En 2020, le Conseil d'administration s'est réuni 10 fois.

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

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

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

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

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

1° l'approbation du Contrat de gestion, de même que de toute modification de celui-ci;

2° l'élaboration du plan d'entreprise et la définition de la politique générale;





3° le contrôle du Comité de direction, notamment en ce qui concerne l'exécution du Contrat de gestion;

4° les autres compétences qui sont réservées au Conseil d'administration par le présent titre et, si l'entreprise publique a la forme de société anonyme de droit public, par les lois coordonnées sur les sociétés commerciales. »

DÉLÉGATIONS DE POUVOIRS

La dernière version du « Règlement des (sub)délégations de pouvoirs et des pouvoirs de signature » a été approuvée par le Conseil d'administration du 23 juin 2020 et publiée dans les annexes du Moniteur Belge du 15 juillet 2020.

DÉCISIONS PRISES PAR ÉCRIT

Dans des cas exceptionnels dûment justifiés par l'urgence et l'intérêt social, les décisions du Conseil d'administration peuvent être prises par consentement unanime des administrateurs exprimé par écrit, dont les signatures sont apposées soit sur un seul document, soit sur des exemplaires multiples de celui-ci. Le premier alinéa ne s'applique pas à l'arrêt des comptes annuels, à l'utilisation du capital autorisé, ni à l'approbation du Contrat de gestion entre l'Etat et la société ou de toute modification de ce contrat. (article 28 des statuts).

Dans le courant de 2020, le Conseil a utilisé cette procédure à une reprise.

INTÉRÊT OPPOSÉ DE NATURE PATRIMONIALE

En 2020, la procédure telle que prescrite à l'Art. 7 :96 du Code des sociétés et associations : si un administrateur a, directement ou indirectement, un intérêt opposé de nature patrimoniale à une décision ou à une opération relevant de la compétence du Conseil d'administration, n'a pas été appliquée.

CHARTE DE L'ADMINISTRATEUR

La Charte de l'administrateur fait partie du règlement d'ordre intérieur du Conseil d'administration.

Elle est d'application aux membres du Conseil d'administration d'Infrabel, ainsi qu'à tout administrateur désigné par Infrabel dans une société.

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

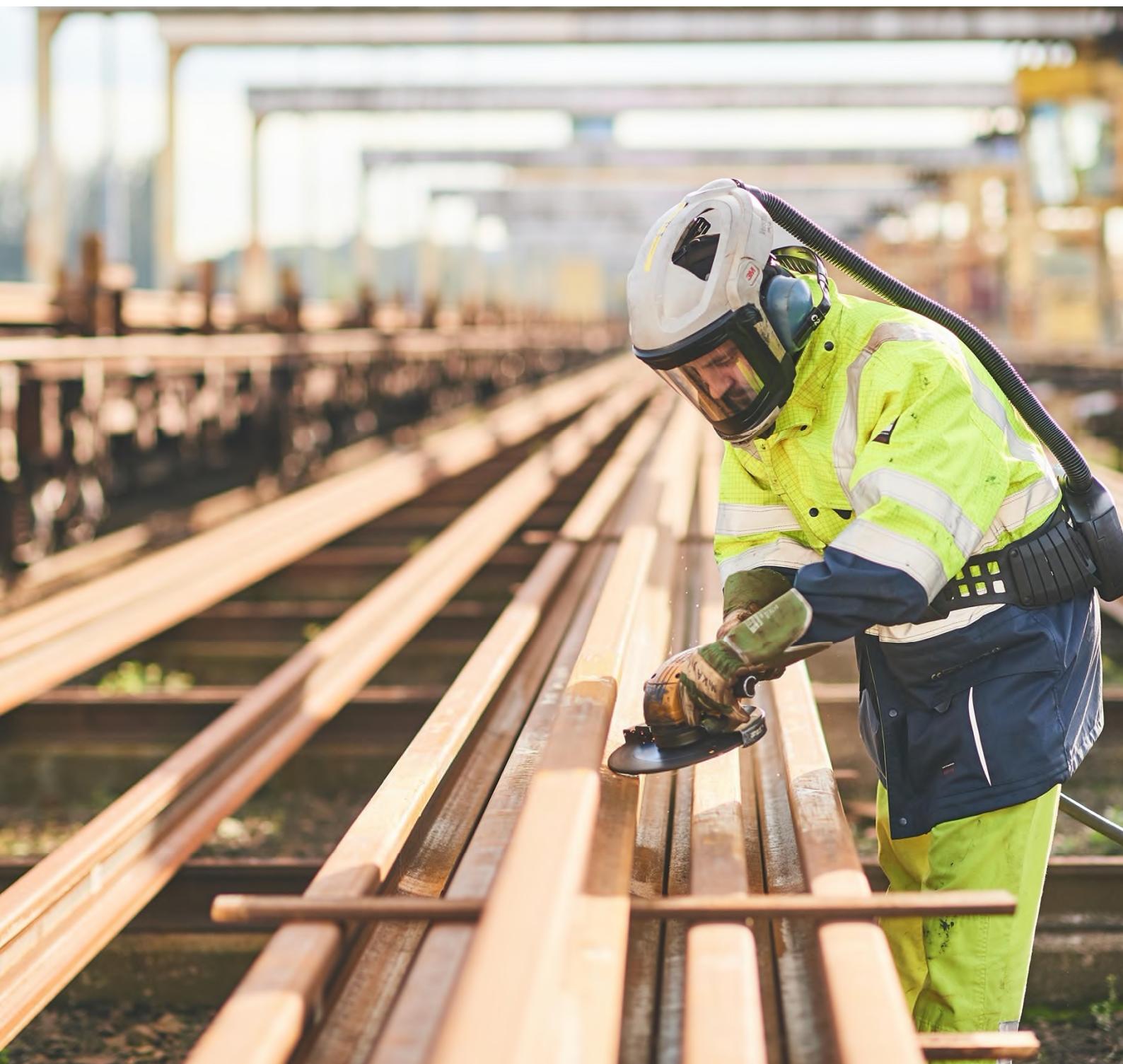
1. Agir en toute circonstance de manière indépendante ;
2. Veiller activement aux intérêts de la société ;
3. Veiller au fonctionnement efficace du Conseil d'administration ;
4. Protéger les intérêts de tous les actionnaires ;
5. Tenir compte des attentes légitimes de tous les partenaires de la société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





COMITÉS DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

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





2. COMITÉ D'AUDIT

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

COMPOSITION

Le Comité est composé comme suit :

Monsieur Laurent VRIJDAGHS	Président
Madame Maria VAN DE WIELE	Membres
Monsieur Ruben LECOK	
Monsieur Pierre PROVOST	

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

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

FONCTIONNEMENT

Au cours de l'année 2020, le Comité s'est réuni 5 fois.

COMPÉTENCES

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

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

Le Comité d'audit assiste le Conseil d'administration en exerçant, en particulier, les activités suivantes :

- Examiner les informations financières, notamment les comptes annuels, et formuler un avis au Conseil à leur sujet ;
- En collaboration avec le Collège des Commissaires et le responsable de l'Audit Interne I-AI, évaluer, superviser et se prononcer sur le système de contrôle interne d'Infrabel et sur les constatations et recommandations y afférentes formulées par le Collège des Commissaires, de même que les réponses que le management y a apportées ;
- Examiner et approuver le programme d'audit préparé par le responsable de l'Audit Interne I-AI ;
- Examiner les conclusions et les recommandations importantes formulées dans les rapports d'audit ; veiller au suivi de ces recommandations et à la réalisation par le management des actions convenues avec l'Audit Interne I-AI en réponse à ces recommandations d'audit et les actions mises en œuvre par le management en réponse à ces recommandations ;





- Apprécier la façon dont les risques (financiers, opérationnels et autres) auxquels est exposée Infrabel sont identifiés, évalués et maîtrisés, s'assurer de la fiabilité et de l'intégrité des rapports financiers en matière de gestion des risques ;
- Veiller à la coordination des travaux de l'Audit Interne, de ceux confiés à des consultants externes et de ceux du Collège des Commissaires ;
- Approuver la structure de l'Audit Interne d'Infrabel et le budget de celui-ci dans ses composantes relatives au personnel, à la formation de celui-ci et au support matériel ;
- Transmettre au Conseil d'administration un avis motivé relatif à la désignation et au remplacement du responsable de l'Audit Interne d'Infrabel après avis du Comité de Nominations et de Rémunération ; veiller à l'indépendance et à l'objectivité des auditeurs internes et externes ;
- Approuver la Charte de l'Audit Interne d'Infrabel et les révisions ultérieures de celle-ci ;
- Transmettre au Conseil d'administration un avis motivé relatif à la nomination ou la renomination des réviseurs d'Infrabel, ainsi qu'à leurs honoraires ;
- Procéder au contrôle et à l'instruction de tout dossier spécifique jugé nécessaire par le Conseil d'administration.

INDÉPENDANCE ET COMPÉTENCE EN MATIÈRE DE COMPTABILITÉ ET D'AUDIT

Conformément à l'article 3:6 §1, 9°du CSA, le rapport de gestion doit justifier de l'indépendance et de la compétence en matière de comptabilité et d'audit d'au moins un membre du comité d'audit.

Mme Maria VAN DE WIELE, en tant qu'ancienne ministre du Budget, a acquis les compétences nécessaires en matière de comptabilité. Elle a longtemps été administratrice déléguée de la VOKA (VEV) et de différentes sociétés.

Elle est également, depuis de nombreuses années, présidente d'un comité d'audit au sein d'une autre société, où elle a acquis l'expertise nécessaire dans le domaine de l'audit.

Tous les membres du Comité d'audit répondent aux critères établis pour être considérés comme des administrateurs indépendants.





3. COMITÉ DE NOMINATIONS ET DE RÉMUNÉRATION

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

COMPOSITION

Le Comité se compose comme suit :

Monsieur Herman DE BODE	Président
Monsieur Luc LALLEMAND (CNR du 25/02/20)	Membres
Monsieur Benoît GILSON (CNR du 9/12/20)	
Monsieur Jan CORNILLIE	
Monsieur Jacques ETIENNE	

FONCTIONNEMENT

En 2020, il s'est réuni 2 fois.

COMPÉTENCES

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

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

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







4. COMITÉ DE DIRECTION

COMPOSITION

Le Comité de direction est composé comme suit :

Monsieur Luc LALLEMAND (jusqu'au 29/02/20)	Administrateur délégué
Madame Ann BILLIAU (du 01/03/20 au 11/08/20)	Administrateur délégué faisant fonction
Monsieur Benoît GILSON (à partir du 12/08/20)	Administrateur délégué
<hr/>	<hr/>
Monsieur Jochen BULTINCK	Chief Operations Officer
Madame Ann BILLIAU (du 01/01/20 au 29/02/20 et à partir du 12/08/20)	Chief Client Officer
<hr/>	<hr/>
Madame Christine VANDERVEEREN	Chief Financial Officer
Monsieur Eric MERCIER (du 01/03/20 au 11/08/20)	Chief Digital Officer

Suite au départ de M. Luc LALLEMAND, Mme Ann BILLIAU a été désignée par le Conseil d'administration comme administratrice déléguée faisant fonction, jusqu'à ce qu'un administrateur délégué soit désigné conformément à l'art. 208 § 3 de la loi du 21 mars 1991.

Suite à la démission de Mme Ann BILLIAU de son mandat d'administratrice déléguée faisant fonction, M. Benoît GILSON a été désigné Administrateur délégué, par arrêté royal délibéré en Conseil des ministres, à partir du 12 août 2020.

Le Conseil d'administration du 25 février 2020 a désigné M. Eric MERCIER en tant que membre du Comité de direction, à partir du 1er mars 2020 jusqu'à la nomination d'un nouvel administrateur délégué conformément à l'art. 208 § 3 de la loi du 21 mars 1991, le 11 août 2020.

REGLES REGISSANT LEUR NOMINATION ET LEUR REVOCATION

Les Directeurs généraux sont nommés par le Conseil d'administration, sur proposition de l'Administrateur délégué et après avoir pris l'avis du Comité de Nominations et de Rémunération.

Ils sont révoqués par le Conseil d'administration » (article 208 de la loi du 21 mars 1991).

FONCTIONNEMENT

Au cours de l'année 2020, le Comité de direction s'est réuni 34 fois. Il y a eu 1 procédure écrite.

COMPÉTENCES

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





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

REPRÉSENTATION

Selon l'article 208 de la loi du 21 mars 1991, la société est valablement représentée dans ses actes, y compris la représentation en justice, par l'Administrateur délégué et le Directeur général, désigné à cette fin par le Conseil d'administration, agissant conjointement.

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

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

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

Le Conseil d'administration du 16 décembre 2019 a désigné à partir du 1er janvier 2020, M. Jochen BULTINCK comme membre du Comité de direction, qui, conformément à l'article 208 § 4 de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques, représente Infrabel, conjointement avec l'administrateur délégué, à l'égard des tiers et en justice, et qui, en cette qualité, cosigne tous les actes de gestion ou actes qui engagent la société.

PRÉPARATION DES DÉCISIONS

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





5. CONTRÔLE

COMMISSAIRES DU GOUVERNEMENT

Les Commissaires du Gouvernement sont invités à toutes les réunions du Conseil d'administration et du Comité de direction et y siègent avec voix consultative (article 213 § 3 de la loi du 21 mars 1991).

Les Commissaires du Gouvernement participent également, avec voix consultative, aux réunions du Comité d'audit (article 210 § 1 de la loi du 21 mars 1991).

Ils veillent au respect de la loi, des statuts et du Contrat de gestion. Ils veillent à ce que la politique d'Infrabel, en particulier celle menée en exécution de l'article 13 de la loi du 21 mars 1991, ne porte pas préjudice à la mise en œuvre des missions de service public.

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

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

Les Commissaires du Gouvernement auprès d'Infrabel étaient :

Monsieur Maxime SEMPO (jusqu'au 30/12/20)	nommé par arrêté royal du 26 février 2015
Monsieur Martin DE BRABANT (jusqu'au 02/12/20)	nommé par arrêté royal du 19 novembre 2017
Monsieur Guy HENDRIX¹⁴ (à partir du 03/12/20)	nommé par arrêté royal du 25 novembre 2020
Monsieur Kurt VAN RAEMDONCK¹⁵ (à partir du 31/12/20)	nommé par arrêté royal du 24 décembre 2020

REMUNERATION

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

¹⁴ M. Bernard SWARTENBROEKX a été nommé Commissaire du gouvernement suppléant (AR du 25/11/2020, MB 3/12/2020)

¹⁵ Mme Goele JANSSEN a été nommée Commissaire du gouvernement suppléant (AR du 24/12/2020, MB 31/12/2020)





Pour l'exercice 2020, il a été liquidé les indemnités suivantes :

- La partie forfaitaire indexée de janvier à mars (=X 1,7069) s'élève à € 960,13 bruts/3 mois, soit € 320,04 bruts /mois et d'avril à décembre (=X 1,7410) s'élève à € 2.937,94 bruts/9 mois, soit € 326,44 bruts /mois
- La partie variable indexée s'élève à € 7.796,13 bruts/an, payée proportionnellement à la présence au Conseil d'administration.

	Forfaitaire	Variable	TOTAL
M. Maxime SEMPO Commissaire du gouvernement	€ 3.887,55	€ 7.796,13 (10 réunions/10)	€ 11.683,68
M. Martin DE BRABANT Commissaire du gouvernement	€ 3.592,7	€ 7.016,52 (9 réunions/9)	€ 10.609,22
M. Guy HENDRIX Commissaire du gouvernement	€ 305,38	€ 779,61 (1 réunion/1)	€ 1.084,99
M. Kurt VAN RAEMDONCK Commissaire du gouvernement	€ 10,53	€ 0 (0 réunion/0)	€ 10,53

COLLÈGE DES COMMISSAIRES

L'article 25 § 1 de la loi du 21 mars 1991 précise que « Le contrôle de la situation financière, des comptes annuels et de la régularité, au regard de la loi et du statut organique, des opérations à constater dans les comptes annuels, est confié, dans chaque entreprise publique autonome, à un Collège des Commissaires qui compte quatre membres. Les membres du Collège portent le titre de Commissaire. »

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

Sur la proposition du Comité d'entreprise stratégique et du Conseil d'administration, l'assemblée générale du 20 mai 2020 a approuvé la prolongation unique du mandat des Commissaires-réviseurs KPMG & BDO, pour les exercices sociaux 2020 à 2022.

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

L'Assemblée générale du 20 mai 2020 a pris connaissance de la décision de l'assemblée générale de la Cour des comptes du 2 octobre 2019 de reconduire les mandats de MM Michel de FAYS et Rudi MOENS, Conseillers auprès de la Cour des comptes, comme membres du Collège des Commissaires d'Infrabel, et ce pour une période de trois ans. Suite au départ à la retraite de M. Michel de FAYS le 1er juillet 2020, l'assemblée générale de la Cour des comptes du 23 novembre 2020 a nommé M. Pierre RION pour le remplacer.





Les membres de ce collège sont :

La société KPMG	Représentée par M. Patrick DE SCHUTTER
La société BDO	Représentée par Monsieur Félix FANK
Messieurs Michel de FAYS (jusqu'au 30/06/20) Pierre RION (depuis le 23/11/20) et Rudi MOENS	Conseillers à la Cour des comptes





6. MANDATS DANS LES FILIALES ET SOCIÉTÉS À PARTICIPATION

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

Au 31 décembre 2020, Infrabel comptait 15 filiales et sociétés en participation. Dans 13 de ces filiales, des mandats sont exercés par des membres des Organes de gestion et par du personnel d’Infrabel.

MEMBRES DES ORGANES DE GESTION OU DU PERSONNEL INFRABEL AYANT EXERCÉ DES MANDATS

Monsieur Luc LALLEMAND	Président TUC RAIL, Administrateur GEIE Rail Freight Corridor North Sea-Mediterranean, Administrateur HR Rail (jusqu'au 29/02/20)
Madame Ann BILLIAU	Administratrice TUC RAIL jusqu'au 31/07/2020, Vice-Présidente RailNet Europe
Monsieur Michaël DIERICKX	Président GEIE Rail Freight Corridor North Sea-Mediterranean
Monsieur Jochen BULTINCK	Administrateur délégué TUC RAIL jusqu'au 01/04/2020 Vice-président TUC RAIL depuis le 10/12/2020, Président CCB, Président Woodprotect Belgium
Madame Christine VANDERVEEREN	Administratrice TUC RAIL, Présidente SPV 162, Présidente SPV Zwankendamme, Présidente SPV Brussels Port, Administratrice (représentant permanent) Rail Facilities, Administratrice (représentant permanent SPS Fin, Administratrice Greensky (représentant permanent)
Monsieur Éric MERCIER	Administrateur TUC RAIL,
Madame Cecilia MAES	Administratrice SPV Zwankendamme, Administratrice SPV 162, Administratrice SPV Brussels Port
Monsieur Koen DE WITTE	Administrateur SPV Zwankendamme, Administrateur SPV 162, Administrateur SPV Brussels Port
Monsieur Michel GEUBELLE	Membre du Management Board du GEIE Corridor Rhine- Alpine, Membre du Management Board du GEIE Rail Freight Corridor North Sea- Mediterranean, Membre du Management Board du GEIE Rail Freight Corridor North Sea-Baltic, Représentant Infrabel à la General Assembly de RailNet Europe
Monsieur Benoît GILSON	Président Tuc-Rail depuis 10.12.2020 Administrateur (représentant permanent) Liège Carex, Administrateur H.R. Rail depuis le 01/08/20
Monsieur Jan MYS	Administrateur CCB, Administrateur Woodprotect Belgium
Monsieur Marc WAEYENBERGH	Administrateur CCB, Administrateur Woodprotect Belgium.





CHARTE DE GOUVERNANCE DES FILIALES

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

LES POINTS-CLÉS DE LA CHARTE SONT :

INFRABEL DISPOSE D'UN DROIT DE REGARD SUR LES AFFAIRES DE SES FILIALES, SOUS-FILIALES OU PARTICIPATIONS MAIS NE PEUT S'IMMISCER DANS LEUR ORGANISATION INTERNE OU DANS LA GESTION DE LEURS AFFAIRES, LEUR AUTONOMIE DEVANT EN TOUT TEMPS ÊTRE RESPECTÉE ;

LE DROIT DE REGARD D'INFRABEL DONT QUESTION À L'ALINÉA PRÉCÉDENT NE VA PAS AU-DELÀ DE CE QUI RESSORT EXPLICITEMENT DU CODE DES SOCIÉTÉS ET ASSOCIATIONS, DE LA DOCTRINE OU DE LA JURISPRUDENCE

LES LIGNES DIRECTRICES CONCERNANT LE STATUT DES REPRÉSENTANTS D'INFRABEL LORSQU'ILS EXERCENT UN MANDAT DANS UNE FILIALE, SOUS-FILIALE OU SOCIÉTÉ DANS LAQUELLE INFRABEL DÉTIENIR UNE PARTICIPATION, COMMENT ILS SONT CHOISIS AU SEIN D'INFRABEL, QUELLES IDÉES ILS SONT INVITÉS À VÉHICULER DANS LES ORGANES DE GESTION DANS LESQUELS ILS REPRÉSENTENT INFRABEL OU ENCORE COMMENT L'INFORMATION CIRCULE ENTRE INFRABEL, SES FILIALES, SOUS-FILIALES OU PARTICIPTIONS ;

SI DES COMITÉS ONT ÉTÉ CRÉÉS AU SEIN DES FILIALES, SOUS-FILIALES OU PARTICIPTIONS D'INFRABEL, L'INFORMATION SERA COMMUNIQUÉE À INFRABEL PAR LEUR INTERMÉDIAIRE.

L'ADHÉSION DES REPRÉSENTANTS D'INFRABEL À LA CHARTE SE FAIT AU MOYEN D'UNE DÉCLARATION D'ADHÉSION DÜMENT COMPLÉTÉE ET SIGNÉE DONT L'ORIGINAL EST REMIS AU SERVICE LEGAL AFFAIRS.

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

REMUNERATIONS

Tous les mandats précités ne sont pas rémunérés aux personnes physiques mentionnées ci-dessus.



INFRABEL

DAN VAN BELGIË VOOR JULLA ZETTE
BETTER VIE MEER, MEER ENGAGEMENT!

BNP PARIBAS
REAL ESTATE
PROPERTY MANAGEMENT

40 36 22 9 0





RAPPORT DE RÉMUNÉRATION

0. POLITIQUE DE RÉMUNÉRATION

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

CONSEIL D'ADMINISTRATION

LA PROCÉDURE SUIVIE EST CONFORME À L'ARTICLE 209, §2 DE LA LOI DU 21 MARS 1991 CONCERNANT LA RÉFORME DE CERTAINES ENTREPRISES PUBLIQUES ÉCONOMIQUES :

« *L'assemblée générale détermine la rémunération des membres du conseil d'administration sur proposition du comité de nominations et de rémunération.* ».

COMITE DE DIRECTION

LA PROCÉDURE SUIVIE EST CONFORME À L'ARTICLE 211, §2, 2 DE LA LOI DU 21 MARS 1991 CONCERNANT LA RÉFORME DE CERTAINES ENTREPRISES PUBLIQUES ÉCONOMIQUES :

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

POLITIQUE DE REMUNERATION ADOPTEE PENDANT L'EXERCICE SOCIAL FAISANT L'OBJET DU RAPPORT DE GESTION

CONSEIL D'ADMINISTRATION

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

Ces jetons sont de :

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

En outre, il perçoit une indemnité annuelle pour frais de fonctionnement de € 2.400 et bénéficie d'un libre parcours ferroviaire.

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





Ces jetons sont de :

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

En outre, ils perçoivent une indemnité annuelle pour frais de fonctionnement de € 1.200.

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

COMITE DE DIRECTION

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

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

Aucune décision relative à une modification de la politique de rémunération pour les deux prochains exercices n'a été prise.

CHIEF EXECUTIVE OFFICER

En contrepartie de l'exercice de son mandat, le CEO, perçoit les émoluments suivants :

- un traitement brut annuel de 117.000,00 euros (à 100 %) augmenté d'un supplément de 672,99 euros (à 100 %), payable mensuellement et indexé de la même manière que les rémunérations du personnel statutaire de HR Rail. Le traitement brut annuel indexé (index = 1,7410) est 203.697,00 euros;
- une indemnité de fonction mensuelle de 250 euros, au pécule de vacances, à une prime annuelle, ainsi qu'à une prime de gestion variable, dont le montant annuel de base à 100 % s'élève à 33.800 euros. Le montant annuel de base pour la prime de gestion indexé (index = 1,7410) est 58.845,80 euros.

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

Infrabel supporte le coût des primes d'assurances pour une couverture d'assurances conforme au marché en matière de responsabilité pour l'exercice du mandat de CEO et du mandat d'administrateur.

DISPOSITIONS EN MATIERE DE RECOUVREMENT

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

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





I. REMUNERATION TOTALE

REMUNERATIONS DES ADMINISTRATEURS ET AUTRES AVANTAGES DES ADMINISTRATEURS NON EXECUTIFS ET DES MANAGERS EXECUTIFS EN LEUR QUALITE DE MEMBRE DU CONSEIL EN RAPPORT AVEC L'EXERCICE SOCIAL FAISANT L'OBJET DU RAPPORT DE GESTION.

Nom	Taux de présence aux réunions du Conseil et des Comités d'Infrabel			Rémunération (brute) des administrateurs
	Conseil (total : 10)	Comité d'audit (total : 5)	Comité de Nominations et de Rémunération (total : 2)	Conseil et autres Comités (€)
Herman DE BODE	10		1	32.600,04
Maria VAN DE WIELE	10	5		20.599,96
Laurent VRIJDAGHS	10	4		20.199,96
Jan CORNILLIE	10		2	19.399,96
Jacques ETIENNE	10		2	19.399,96
Sylvianne PORTUGAELS	10			18.599,96
Ruben LECOK	8	5		19.599,96
Pierre PROVOST	8	5		19.599,96
Karin GENOE	9			18.099,96
Anne BARZIN	8			17.599,96
Ingrid LUYTEN	8			17.599,96
Karel STESENS	10			18.599,96
Antoine DE BORMAN	10			18.599,96

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

CRITÈRES D'ÉVALUATION POUR LES RÉMUNÉRATIONS DES MANAGERS EXÉCUTIFS LIÉES AUX PRESTATIONS.

Sur proposition du Comité de Nominations et de Rémunération, le Conseil d'administration du 28 novembre 2017 a marqué son accord sur le système de performance management pour le CEO, les Directeurs généraux et pour les cadres supérieurs. Seuls des objectifs et un système d'évaluation communs ont été retenus, afin que la rémunération variable de tous les membres de la direction soit fixée de manière identique « comme une seule équipe ».

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





Pour les autres dirigeants, Heads of, Managers et experts de haut niveau, le système d'évaluation I-perform est aligné sur la méthode utilisée pour les membres du Comité de direction et introduit également des éléments spécifiques propres au domaine de résultats de chaque dirigeant.

L'évaluation objective se fait sur base de 10 indicateurs d'entreprise répartis en quatre grands piliers stratégiques, en privilégiant au maximum les domaines de résultats d'Infrabel sur lesquels le management a un réel impact. La pondération a été ajustée en 2019 avec un poids plus élevé pour le 1^{er} et le 2^{ème} pilier, de manière à accorder un poids plus important à la sécurité et à la ponctualité.

Le tableau ci-dessous donne un aperçu de ces 10 indicateurs avec leur pondération.

Pilier stratégique	ID	Indicateur de résultat	Pondération
 LA SECURITE D'ABORD	1	Des voies exploitées de manière sûre pour les voyageurs et le personnel (ERA Fatality Risk)	15
	2	Equiper le réseau ferroviaire en ETCS (km)	15
	3	Un réseau sûr avec un nombre minimal de précurseurs d'accident à charge d'Infrabel (ERA Precursors to Accidents)	10
			SOUS-TOTAL 40
 DES TRAINS A L'HEURE	4	Nombre total de minutes de retard dans les relations à charge d'Infrabel (transport national et international de voyageurs)	15
	5	Nombre total de minutes de retard dans les relations à charge d'Infrabel (transport national et international de fret)	10
	6	Nombre total de trains de voyageurs totalement supprimés à charge d'Infrabel	5
			SOUS-TOTAL 30
 UN RESEAU POUR TOUS LES TRAINS DE DEMAIN	7	Réalisation des projets d'extension stratégiques (% jalons atteints conformément au planning)	15
	8	Réalisation d'autres projets d'extension (% jalons atteints conformément au planning)	5
			SOUS-TOTAL 20
 DES FINANCES SAINES	9	Respect du budget annuel des charges d'exploitation	5
	10	Respect du budget annuel d'investissement (hors SPV et PSPI)	5
			SOUS-TOTAL 10
			TOTAL 100

Le Conseil d'administration du 14 décembre 2020 a décidé de neutraliser les KPI's 4,5 et 6 – pour l'évaluation de 2020 – étant donné que les résultats exceptionnellement bons ne peuvent pas être attribués à Infrabel mais plutôt aux circonstances de la crise Covid.

Pour l'évaluation de 2021, l'opportunité d'une éventuelle neutralisation dépendra de l'évolution future de la crise Covid.





REMUNERATION DU CEO POUR L'EXERCICE SOCIAL FAISANT L'OBJET DU RAPPORT DE GESTION

Du 1/01/2020 au 29/02/2020

Nom	Luc LALLEMAND
Statut	Les prescriptions de l'art. 209 de la loi du 21 mars 1991 concernant les membres du Comité de direction (Partie 6) s'appliquent également au CEO.
Rémunération fixe	€ 41.783,33 indemnité brute comme indépendant (pour la période allant du 1 ^{er} janvier 2020 au 29 février 2020)
Rémunération variable	€ 10.900 (pour la période allant du 1 ^{er} janvier 2020 au 29 février 2020)
TOTAL	€ 52.683,33 rémunération brute (pour la période allant du 1 ^{er} janvier 2020 au 29 février 2020)
Ratio Fixe/Variable	79,31 % fixe et 20,69 % variable
Pension	Aucun plan de pension complémentaire n'est prévu. Aucune assurance de groupe n'est également prévue.

En cas de mise à la retraite ou de décès au cours ou à l'expiration de l'exercice du mandat, le traitement servant de base au calcul de la pension de retraite (ou de survie) de la personne exerçant ou ayant exercé les fonctions de CEO sera fixé comme suit : le mois précédent la mise à la retraite ou le mois du décès en service, un traitement tenant compte de la durée des services accomplis tant dans les fonctions inférieures que dans celles de CEO sera alloué ; il se composera par conséquent de la somme de deux quotités :

- a. une quotité égale au produit du dernier traitement global atteint par l'intéressé dans la fonction inférieure au moment de sa mise à la retraite (ou de son décès en service) par une fraction dont le dénominateur représente le nombre total d'années de service et le numérateur de ce même nombre d'années, abstraction faite des services rendus en qualité de CEO ;
- b. une quotité égale au produit du dernier traitement global acquis en qualité de CEO par une fraction dont le dénominateur représente le nombre total d'années de service et le numérateur le nombre d'années accomplies en tant que CEO.

Autres avantages	Voiture de société pour 488,56 €
Composantes Exceptionnelles	Aucunes
Bonus cash à long terme payé au CEO en rapport avec l'exercice comptable	Aucun





Du 1/03/2020 au 11/08/2020

Nom	Ann BILLIAU
Statut	Les prescriptions de l'art. 209 de la loi du 21 mars 1991 concernant les membres du Comité de direction (Partie 6) s'appliquent également au CEO.
Rémunération fixe	€ 118.215,57 indemnité brute (pour la période allant du 1 ^{er} mars 2020 au 11 août 2020)
Rémunération variable	€ 29.101,72 (pour la période allant du 1 ^{er} mars 2020 au 11 août 2020 et à verser en 2021)
TOTAL	€ 147.317,29 rémunération brute (pour la période allant du 1 ^{er} mars 2020 au 11 août 2020)
Ratio Fixe/Variable	80,25 % fixe et 19,75 % variable
Autres avantages	Voiture de société pour € 1.231,87
Composantes Exceptionnelles	Aucunes
Bonus cash à long terme payé au CEO en rapport avec l'exercice comptable	Aucun

Du 12/08/2020 au 31/12/2020

Nom	Benoit GILSON
Statut	Les prescriptions de l'art. 209 de la loi du 21 mars 1991 concernant les membres du Comité de direction (Partie 6) s'appliquent également au CEO.
Rémunération fixe	€ 81.942,54 indemnité brute (pour la période allant du 12 août 2020 au 31 décembre 2020)
Rémunération variable	€ 25.197,83 (pour la période allant du 12 août 2020 au 31 décembre 2020 et à verser en 2021)
TOTAL	€ 107.140,37 rémunération brute (pour la période allant du 12 août 2020 au 31 décembre 2020)
Ratio Fixe/Variable	76,48 % fixe et 23,52 % variable
Pension	La convention particulière prévoit une assurance de groupe qui est habituellement en vigueur dans le règlement d'assurance applicable aux cadres supérieurs contractuels des Chemins de fer belges. Contribution de l'employeur payée au cours de l'année de performance : € 10.301,41 ¹⁶
Autres avantages	Voiture de société pour € 1.554,02
Composantes Exceptionnelles	Aucunes
Bonus cash à long terme payé au CEO en rapport avec l'exercice comptable	Aucun

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

¹⁶ Calcul théorique de la prime payée en 2020, sur base d'une estimation du salaire annuel de référence de 2020 ; cette prime fera l'objet d'une régularisation lors du décompte opéré par l'assureur à l'échéance annuelle du contrat sur la base des traitements définitifs de 2020.



LES MEMBRES DU COMITE DE DIRECTION, A L'EXCEPTION DU CEO

Statut

Les membres du Comité de direction peuvent être contractuels ou statutaires.

Conformément à l'art. 209 de la loi du 21 mars 1991, les droits, y compris la rémunération, et obligations du CEO et des autres membres du Comité de direction, d'une part, et d'Infrabel, d'autre part, sont réglés dans une convention particulière entre les parties.

Pour les membres statutaires : cette convention particulière prévoit que, pour la durée de son mandat, le Directeur général obtient un congé sans solde, avec maintien de ses droits à la promotion, à l'avancement et à la pension.

Conformément aux règles HR fixées par la HR-Rail, les membres maintiennent leur grade et sont chargés de la fonction de Directeur général.

Pour les membres contractuels : cette convention particulière prévoit, pour la durée du mandat, la suspension du contrat à durée indéterminée qui était en vigueur avant la nomination en qualité de membre du Comité de direction.

À l'expiration du mandat, le contrat de travail reprendra immédiatement effet.

Rémunération fixe	€ 598.375,46 rémunération brute de base (péculie de vacances compris)
Rémunération variable	€ 162.366,33 (pour la période allant du 1 ^{er} janvier 2020 au 31 décembre 2020 et à verser en 2021)
TOTAL	€ 760.741,79
Ratio Fixe/Variabile	78,66 % fixe et 21,34% variable
Pension	<u>Pour les membres statutaires :</u> Aucun plan de pension complémentaire n'est prévu. Aucune assurance de groupe n'est également prévue.

En cas de mise à la retraite ou de décès au cours ou à l'expiration de l'exercice du mandat, le traitement servant de base au calcul de la pension de retraite (ou de survie) de la personne exerçant ou ayant exercé les fonctions de Directeur général sera fixé comme suit : le mois précédent la mise à la retraite ou le mois du décès en service, un traitement tenant compte de la durée des services accomplis, tant dans les fonctions inférieures que dans celles de Directeur général sera alloué ; il se composera par conséquent de la somme de deux quotités :

- a. une quotité égale au produit du dernier traitement global atteint par l'intéressé dans la fonction inférieure au moment de sa mise à la retraite (ou de son décès en service) par une fraction dont le dénominateur représente le nombre total d'années de service et le numérateur de ce même nombre d'années, abstraction faite des services rendus en qualité de Directeur général ;
- b. une quotité égale au produit du dernier traitement global atteint par l'intéressé dans la fonction inférieure au moment de sa mise à la retraite (ou de son décès en service) par une fraction dont le dénominateur représente le nombre total d'années de service et le numérateur de ce même nombre d'années, abstraction faite des services rendus en qualité de Directeur général ;

Pour les membres contractuels : la convention particulière prévoit une assurance de groupe qui est habituellement en vigueur dans le règlement d'assurance applicable aux cadres supérieurs contractuels des Chemins de fer belges.





Autres avantages	Voiture de société comme avantage en nature d'une valeur de € 9.290,10
Composantes Ex-ceptionnelles	Aucunes
Bonus cash à long terme	Aucun

II. REMUNERATION LIEE AUX ACTIONS

Sur une base individuelle :

Nombre et caractéristiques clés des actions, des options sur actions ou de tous autres droits d'acquérir des actions accordés aux différents managers exécutifs (y compris le CEO), exercés ou venus à échéance au cours de l'exercice comptable.

Néant.

III. INDEMNITES DE DEPART

LES PRINCIPALES DISPOSITIONS DE LA RELATION CONTRACTUELLE RELATIVES À L'INDEMNITÉ DE DÉPART, CONVENUES AVEC LE CEO

Relation contractuelle avec M. Luc LALLEMAND :

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

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

M. Luc LALLEMAND a mis fin à la convention qui le liait avec Infrabel et quitté ses fonctions de CEO le 29 février 2020 sans indemnités de départ.

Relation contractuelle avec M. Benoît GILSON :

La convention particulière fixant les droits et obligations réciproques entre Infrabel et Monsieur Benoît GILSON comme CEO prévoit en matière d'indemnité de départ :

La convention prend automatiquement fin à la première réunion du Conseil des Ministres sous la présidence du Premier Ministre succédant au Premier Ministre en exercice à la date de 12 août 2020.

Si le Conseil des Ministres mentionné ne prend pas de décision en ce qui concerne le mandat de CEO chez Infrabel, il est tenu, en vertu du principe de continuité du service public, et en vertu de l'article 21,2 des statuts d'Infrabel de rester en fonction jusqu'à la nomination d'un nouveau CEO.

¹⁷ Primes payées en 2020, calculées sur base d'une estimation du salaire annuel de référence de 2020 ; elles feront l'objet d'une régularisation lors du décompte opéré par l'assureur à l'échéance annuelle du contrat sur la base des traitements définitifs de 2020.



A la date de la nomination d'un nouveau CEO, il sera mis fin à la suspension de son contrat de travail, il reprendra ses fonctions au sein d'Infrabel selon les conditions prévues dans son contrat de travail.

S'il décidait de mettre fin à son contrat de travail dans les 12 mois suivant la nomination d'un nouveau CEO, le contrat prendra fin moyennant le paiement d'une indemnité compensatoire de préavis tenant compte de l'ancienneté acquise.

LES PRINCIPALES DISPOSITIONS DE LA RELATION CONTRACTUELLE RELATIVES À L'INDEMNITÉ DE DÉPART, CONVENUES AVEC CHACUN DES AUTRES MANAGERS EXÉCUTIFS.

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

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

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

IV. UTILISATION DU DROIT DE RESTITUTION

Néant.

V. ECART PAR RAPPORT A LA POLITIQUE DE REMUNERATION

Aucune décision relative à un écart par rapport à la politique de rémunération n'a été prise en 2020.

VI ÉVOLUTION DE LA RÉMUNÉRATION ET DE LA PERFORMANCE DE L'ENTREPRISE

VARIATION ANNUELLE DE L'EVOLUTION DE LA REMUNERATION

Rémunération brute totale par année de prestation (en €)	2016	2017 ¹⁸	2018	2019	2020
<i>Conseil d'administration</i>	181.851,33	263.299,56	262.355,13	268.699,37	260.499,56
<i>CEO</i>	297.428,86	302.421,64	308.236,2	314.843,33	52.683,33 147.317,29 107.140,37 307.140,99
<i>Comité de direction (autres membres)</i>	715.583,52	707.787,87	728.346,43	738.319,94	760.741,79

¹⁸ Au 1 janvier 2017 le Conseil d'administration est passé de 10 à 14 membres.

* A charge d'Infrabel





VARIATION ANNUELLE DE L'EVOLUTION DE LA PERFORMANCE DE L'ENTREPRISE

	2016	2017	2018	2019	2020
Risque sociétal limité aux voyageurs et personnel (<i>valeur relative</i>)	46,26	51,31	3,12	0	0
Équipement du réseau ferroviaire par l'ETCS (km)	35	343	89,8	72,2	258,2
Nombre de dépassements de signaux*	22	18	24	9	17
Minutes de retard dans les relations –voyageurs*	356.821	353.332	399.285	361.977	283.139
Minutes de retard dans les relations –fret*	69.206	63.845	78.062	91.305	64.578
Nombre total de trains voyageurs totalement supprimés*	629	586	682	919	734
Respect du budget annuel des charges d'exploitation (k€)	1.016 (-3,38%)	1.003,5 (+0,14%)	1.024,4 k€ (+ 1,93 %)	1.045,8 k€ (+ 1,01 %)	1040,2 k€ (+ 0,99 %)
Investissements réalisés / budget	885,46 k€ (99,2%)	827,6 k€ (97,30 %)	884,8 k€ (99,05 %)	887,9 k€ (99,36 %)	998,6 k€ (100,54 %)

VARIATION ANNUELLE DE LA REMUNERATION MOYENNE DES SALARIES

	2016	2017	2018	2019	2020
Nombre ETP	10.657,36	10.052,42	9.780,85	9.623,68	9.399,84
Salaire brut moyen par salarié ¹⁹	52.253,55	53.437,19	55.082,01	56.400,84	57.498,26

Le rapport entre la rémunération la plus élevée des membres de la direction et la rémunération la plus basse (en équivalent temps plein) des salariés est 1/11,4

¹⁹ Tous les montants bruts liquidés au personnel sont pris en considération, à l'exception des indemnités de préavis. En ce qui concerne les matricules, seuls ceux ayant une année complète de rémunération sont pris en considération.

Pour qu'une année soit considérée comme complète, il faut qu'il y ait eu paiement de la prime annuelle, du pécule de vacances, des primes de productivité et/ou de gestion.

Sont donc exclus, ceux qui ont été recrutés durant l'année de référence ainsi que ceux qui n'ont pas reçu les paiements des éléments précités :

- Le solde de la prime annuelle ;
- Le pécule de vacances ;
- Les primes de gestion.

Sont également exclus du calcul les ouvriers non-statutaires, car leur pécule de vacances est payé par l'ONVA.

En ce qui concerne le personnel non-statutaires les valeurs ETP ont été corrigées en fonction des mois d'absence non rémunérées relatives à des maladies.

Les membres du Comité de direction sont exclus de tous les calculs (en ce compris le calcul de la moyenne des 10 matricules avec les montants bruts les plus élevés).





Traduction : David Bondroit, Sarah Chevalier, Lieven Tack, Judith Vermeersch, Valérie Vinckier

Révision : Irène Bruneel et Ann Van Litsenburgh

Crédits photographiques : Robert Baum, Benjamin Brollet, Jean-Christophe Cailleau, Jacques Josse, Jean-Yves Limet, Sofie Sibermann. Shutterstock

Coordination & Mise en page : Alain-Pierre Meeus, Céline Faidherbe, Liliane Fanello

Éditeur responsable : Lucia Van Laer

2021 – Infrabel



